MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 04 FEV. 2014

DECISION n° 00000312 /ANAC/DAJR/DCSC
Portant adoption de l'amendement n° 02 de la décision n°02613/ANAC/DAJR/DCSC du 02 septembre 2013 portant approbation du Guide de rédaction du Manuel d'exploitation « RACI 3011 ».

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

Vu la Décision n° 13/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;

Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;

Vu l'Arrêté n° 0027/MT/CAB du 25 janvier 2008 fixant les modalités d'application du Décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu la Décision n°02613/ANAC/DAJR/DCSC du 02 septembre 2013 portant approbation du Guide de rédaction du Manuel d'exploitation « RACI 3011 »

Sur Proposition de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation (DAJR) ;

D E C I D E

Article 1er : Objet

Il est adopté l'amendement n° 2 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire portant approbation du Guide de rédaction du Manuel d'exploitation « RACI 3011 ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement porte essentiellement sur:

PARTIE A : GENERALITE - FONDEMENT

1. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

- La table des matières doit prendre en compte la liste des détenteurs du Manuel
- Ajout d'une feuille pour le suivi des amendements

2. RESPONSABLES DESIGNES

Désignation clair des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations

Description de la structure organisationnelle incluant les responsabilités et l'autorité pour la gestion de toutes les fonctions de services d'assistance en escale

3. BRIEFING DE DEPART AVANT DECOLLAGE ET APPROCHE

L'établissement et la mise en œuvre des procédures relatives aux briefings départ, avant décollage et approche

4. DISOPOSITIONS PRISE EN CAS D'ACCIDENTS

Le rôle de l'exploitant en cas d'accident au niveau de la conservation des éléments d'enquête et des procédures pour conserver en lieu sûr les enregistrements de vol et les enregistreurs de bord jusqu'à ce qu'il en soit mis à disposition du Bureau Enquêtes Accidents (BEA).

PARTIE D : FORMATION

1. Formation initiale de l'équipage de conduite

2. Compétence du personnel d'exploitation : prise en compte du contenu de formation relative aux personnels suivants :

- services de piste ;
- services aux passagers ;
- traitement des bagages;
- services de cabine ;
- contrôle de la masse et du centrage ;
- matériel de servitude au sol ;
- services d'avitaillement.

3. Compétence de l'Agent Technique d'Exploitation (ATE)

Etablissement du programme de formation du personnel ATE.

Article 3: Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à compter du **07 Février 2014**.

ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ANAC
LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

PJ :

Deuxième édition décembre 2013 du RACI 3011

Ampliations

DCSC
DAJR
Tout exploitant

MINISTERE DES TRANSPORTS

_____

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 3011

GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION « RACI 3011 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition – Août 2013

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSEE BLANCHE

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	DATE /VISA
REDACTION	DCSC	CDT Guillaume TIDORI	Le 30.08.2013
	Chef service OPS	DOSSO Mamadou	30/08/13
	Service OPS	KOFFI ADOU Raymond Bernard	30.08.2013
VERIFICATION	COMITE DE TRAVAIL AUDIT OACI		
	Président :	KOFFI-BI Nekalo	30 08 13
	Rapporteur :	ALLA Amani Jean	30/13 08
VALIDATION OPERATIONNELLE	DAJR	Seydou COULIBALY	26.09.2013
APPROBATION	DG	Sinaly SILUE	26.09.2013

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° page	N°d'édition	Date d'édition	n°d'amt	Date d'amt
0	1	01/08/2013	1	01/08/2013
i	1	01/08/2013	1	01/08/2013
ii	1	01/08/2013	2	16/12/2013
iii	1	01/08/2013	1	01/08/2013
iv	1	01/08/2013	1	01/08/2013
v	1	01/08/2013	1	01/08/2013
vi	1	01/08/2013	2	16/12/2013
vii	1	01/08/2013	2	16/12/2013
viii	1	01/08/2013	1	01/08/2013
ix	1	01/08/2013	1	16/12/2013
x	1	01/08/2013	1	01/08/2013
xi	1	01/08/2013	1	01/08/2013
xii	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-1	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-2	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-3	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-4	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-5	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-6	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-7	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-8	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-9	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-10	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-11	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-12	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-13	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-14	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-15	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-16	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-17	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-18	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-19	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-20	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-21	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-22	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-23	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-24	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-25	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-26	1	01/08/2013	1	01/08/2013

A-27	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-28	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-29	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-30	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-31	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-32	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-33	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-34	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-35	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-36	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-37	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-38	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-39	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-40	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-41	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-42	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-43	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-44	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-45	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-46	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-47	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-48	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-49	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-50	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-51	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-52	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-53	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-54	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-55	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-56	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-57	1	01/08/2013	2	16/12/2013
A-58	1	01/08/2013	1	01/08/2013
A-59	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-60	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-61	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-62	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-63	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-64	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-65	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-66	1	01/08/2013	1	01/08/2013

B-67	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-68	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-69	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-70	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-71	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-72	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-73	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-74	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-75	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-76	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-77	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-78	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-79	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-80	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-82	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-82	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-83	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-84	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-85	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-86	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-87	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-88	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-89	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-90	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-91	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-92	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-93	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-94	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-95	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-96	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-97	1	01/08/2013	1	01/08/2013
B-98	1	01/08/2013	1	01/08/2013
C-99	1	01/08/2013	1	01/08/2013
C-100	1	01/08/2013	1	01/08/2013
C-101	1	01/08/2013	1	01/08/2013
D-102	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-103	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-104	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-105	1	01/08/2013	2	16/12/2013

D-106	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-107	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-108	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-109	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-110	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-111	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-112	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-113	1	01/08/2013	2	16/12/2013
D-114	1	01/08/2013	2	16/12/2013

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

Amendements			
N°	Applicable le	Inscrit	Par
01	incorporée dans la présente édition		
02	07/02/2014	14/01/2014	ANAC

Rectificatifs			
N°	Publié le	Inscrit le	par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendement	Objet	Date - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur le --Applicable le
1ère édition **Août 2013** **Amendement 01**	Nouvelle codification des textes en RACI Nouveau LOGO ANAC Conformité au RACI 1000 et 1003	**01/08/2013** **02/09/2013** **02/09/2013**
1ère édition **Août 2013** **Amendement 02**	- Désignation des responsables pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations. - Briefing de départ avant décollage et approche - Disposition à prendre par l'exploitant en cas d'accident - Formation initiale de l'équipage de conduite - Compétence des ATE	**05/02/2014** **05/02/2014** **07/02/2014**

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

N°	Objet	Date de publication

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Rédaction d'un Manuel d'Exploitation, 2ème Edition 1997
- Manuel des Procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335), 5ème Edition 2010.
- Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 », 1ère Edition, Août 2013.
- Règlement d'application du RACI 3000 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3006 » 1ère Edition, Août 2013.

ABREVIATIONS

TABLE DES MATIÈRES

Page de validation		i
Liste des pages effectives		ii
Inscription des amendements et rectificatifs		vi
Tableau des amendements		vii
Tableau des rectificatifs		viii
Liste de référence		ix
Abréviations		x
Table des matières		xi
Chapitre I : Généralités		xiv
1.1.	Introduction	xiv
1.2.	Présentation du guide	xv
1.3.	Structure du manuel d'exploitation	xv
1.4.	Analyse du manuel et de ses amendements	xv
1.5.	Traitement des chapitres du manuel relatifs a une approbation ou a une acceptation	xvi
Chapitre II : Partie A - généralité – fondement		A-2
0.	Administration et contrôle du manuel d'exploitation	A-2
0.1.	Introduction	A-2
0.2.	Système d'amendements et de révision	A-3
1.	Organisation et responsabilités	A-8
1.1.	Structure de l'organisation	A-8
1.2.	Responsables désignés	A-8
1.3.	Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel	A-9
1.4.	Autorités, tâches et responsabilités du commandant de bord	A-10
1.5.	Tâches et responsabilités des membres d'équipage autres que le commandant de bord	A-10
2.	Contrôle et supervision de l'exploitation	A-11
2.1.	Supervision de l'exploitation par l'exploitant	A-11
2.2.	Système de diffusion des consignes et informations opérationnelles complémentaires	A-12
2.3.	Prévention des accidents et sécurité des vols	A-13
2.4.	Contrôle de l'exploitation	A-14
2.5.	Pouvoirs de l'autorité	A-15
3.	Système qualité	A-15
4.	Composition de l'équipage	A-16
4.1.	Composition de l'équipage	A-16

4.2. Désignation du commandant de bord A-18
4.3. Incapacité de l'équipage de conduite A-18
4.4. Exploitation de plus d'un type/variante A-18
5. Exigences en matière de qualification A-19
5.1. Description des licences A-19
5.2. Équipage de conduite A-20
5.3. Équipage de cabine A-21
5.4. Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision A-21
5.5. Autres personnels d'exploitation A-22
6. Précautions en matière de santé A-23
7. Limitations des temps de vol A-25
8. Procédures d'exploitation A-26
9. Marchandises dangereuses et armes A-49
10. Sûreté A-52
11. Traitement des accidents et incidents A-55
12. Règles de l'air A-58
13. Location A-59

Chapitre III : PARTIE B - utilisation de l'avion - éléments relatifs au type B-61

0. Informations générales et unités de mesure B-61
1. Limitations B-61
2. Procédures normales B-65
3. Procédures anormales et d'urgence B-67
4. Performances B-70
5. Préparation du vol B-74
6. Masse et centrage B-76
7. Chargement B-77
8. Liste des déviations tolérées par rapport à la configuration type B-78
9. Liste minimale d'équipement B-80
10. Equipement de sécurité sauvetage, oxygène compris B-93
11. Procédures d'évacuation d'urgence B-96
12. Système avion B-98

Chapitre IV : Partie C - consignes et informations sur les routes et aérodromes C-100

PARTIE D : FORMATION D-102

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSEE BLANCHE

CHAPITRE I : GENERALITES

1.1. Introduction

Ce guide de rédaction d'un manuel d'exploitation a pour objectif d'aider les exploitants dans la rédaction de leur manuel d'exploitation. Il explicite et détaille quel peut être un contenu acceptable pour chacun des chapitres demandés en sous-partie **P du RACI 3006.**

Le manuel d'exploitation est l'un des moyens principaux par lesquels l'exploitant s'assure de la sécurité de l'exploitation. Il est donc un élément fondamental pour la délivrance du PEA. **Les informations que contient ce manuel sont nombreuses, très variées et en constante évolution**. **En introduction du manuel, l'exploitant s'engage d'une part à ce que son manuel respecte les termes de la réglementation et de son PEA et d'autre part à ce qu'il contienne les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné**.

Bien que la responsabilité de la rédaction et de la finalisation du manuel d'exploitation relève de l'exploitant, l'ANAC à le pouvoir, dans la limite de ses compétences, d'exiger que les points du manuel d'exploitation relatifs à la sécurité de l'exploitation soient modifiés.

Le rôle de l'ANAC, dans la prononciation de l'acceptation du manuel, n'est pas de réaliser un examen exhaustif dans le détail du contenu de ce manuel. **L'acceptation du manuel ne garantit pas à l'exploitant que le manuel ne présente aucune non-conformité à la réglementation. Les exploitants sont seuls responsables de la conformité du manuel à la réglementation.**

En revanche, l'acceptation du manuel par l'ANAC doit attester à l'exploitant que l'examen non exhaustif effectué par l'ANAC, dans la limite de ses moyens et compte tenu de la réglementation opérationnelle en vigueur, ne lui a pas permis de déceler de non-conformités de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation.

Après la délivrance de l'acceptation du manuel, lorsqu'elle étudiera un domaine d'activité particulier dans le cadre de la surveillance continue, l'ANAC pourra être amenée à vérifier le contenu de l'ensemble des informations du manuel afférentes. L'ANAC peut déceler lors de cet examen complémentaire des non conformités qui la conduiront à exiger une modification du manuel par l'exploitant.

1.2. Présentation du guide

Pour chacun des chapitres du manuel d'exploitation, le présent guide indique :

- les références réglementaires,
- les dispositions extraites de l'appendice 1 à RACI 3006 1.P.010 relatives au contenu du chapitre
- le contenu détaillé de ce chapitre lorsque cela a été estimé nécessaire
- et enfin, les approbations et acceptations pouvant se rapporter à ce chapitre du manuel.

Les approbations et acceptations apparaissent en petits caractères gras, et on distingue les fondamentales des opérationnelles et des particulières.

1.3. Structure du manuel d'exploitation

La structure détaillée du manuel d'exploitation doit être acceptée avant le début de l'exploitation. Cette acceptation sera délivrée si la structure détaillée est conforme à celle précisée dans **l'IEM RACI 3006.P.010 c)** et si chacun des chapitres est pourvu. Dans l'hypothèse où cette structure serait différente, l'acceptation pourra néanmoins être prononcée à condition qu'une table de référence croisée entre la structure détaillée prévue par RACI 3006 et celle du manuel d'exploitation soit fournie par l'exploitant.

En effet la répartition des informations entre les différents chapitres et sections présentée dans le présent guide n'est qu'indicative. L'exploitant peut décider de placer une information dans un autre chapitre et l'indiquera donc dans cette table.

1.4. Analyse du manuel et de ses amendements

Il est demandé à l'exploitant d'être à la fois sélectif et exhaustif. L'inclusion de trop nombreuses informations comme l'omission de données essentielles à l'exploitation nuisent à la sécurité de l'exploitation.

L'objet d'un manuel d'exploitation n'est pas de recopier toutes les exigences du RACI 3006 ou d'autres textes mais de définir comment l'exploitant répondra à ces exigences et de rassembler toutes les consignes et procédures utiles aux employés pour l'exécution de leurs tâches liées à la sécurité de l'exploitation.

L'exploitant doit veiller à l'adéquation de son manuel d'exploitation à la réalité de son exploitation et à la définition de ses appareils. L'acceptation du manuel ne garantit pas cette adéquation. En revanche, si au stade de l'examen, l'ANAC relève une incohérence majeure entre le manuel et l'exploitation envisagée, cette incohérence fera alors obstacle à la délivrance de l'acceptation.

Tout amendement du manuel d'exploitation doit être diffusé à l'autorité et aux personnels d'exploitation avant sa mise en vigueur conformément aux dispositions du RACI 3006.P.005 (g). **S'il s'agit d'un amendement relatif à une approbation, l'exploitant devra obtenir l'approbation de la DAC avant l'entrée en vigueur dudit amendement conformément aux dispositions du RACI 3006.P.005 (i)**. Comme le prévoit ce même paragraphe, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

En tout état de cause, l'exploitant et l'autorité doivent définir ensemble les modalités de gestion des amendements du manuel d'exploitation, afin que la date de mise en vigueur d'un amendement du manuel d'exploitation soit clairement établie (sauf pour la partie B9 pour laquelle une procédure spécifique de gestion des amendements est définie dans le cadre de l'approbation de la LME).

Enfin, lorsque l'examen d'un amendement par l'ANAC amène à une remise en cause de l'acceptation initiale, celle-ci en fera part à l'exploitant dans les meilleurs délais.

1.5. Traitement des chapitres du manuel relatifs a une approbation ou a une acceptation

Parmi les approbations ou acceptations requises le RACI 3006, on peut distinguer :

- les approbations / acceptations fondamentales : ce sont les approbations / acceptations qui sont requises pour tous les exploitants.
- les approbations / acceptations opérationnelles : ces approbations / acceptations sont liées à un type particulier d'exploitation et sont mentionnées dans la fiche de spécifications opérationnelles associée au PEA.
- les approbations / acceptations particulières : ce sont des approbations / acceptations liées à une procédure particulière :
- lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : RACI 3006.B.130 b.),

- lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex : RACI 3006.E.025).

Les approbations et acceptations fondamentales sont en principe instruites et délivrées par l'ANAC avant la délivrance du PEA. En revanche, **il appartient à l'exploitant de formaliser toute demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière en y associant les éléments nécessaires à son traitement**. Le dépôt du manuel d'exploitation ne peut être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière. Néanmoins si, dans son examen, l'ANAC constate qu'une approbation ou acceptation est utilisée par l'exploitant sans qu'il en ait fait la demande, l'ANAC prendra contact avec l'exploitant afin de lui signaler la situation et de lui demander de prendre les dispositions nécessaires (**suspension de la pratique, instruction de la demande, revue du processus d'amendement du manuel d'exploitation**…).

Lors de l'envoi de tout amendement du manuel d'exploitation, il revient à l'exploitant d'identifier et de signaler à l'ANAC les parties de l'amendement liées à une approbation ou une acceptation.

Toute acceptation ou approbation peut être délivrée avant réception de l'amendement du manuel d'exploitation correspondant. Dans ce cas, **les informations de l'amendement du manuel d'exploitation relatives aux approbations ou acceptations délivrées doivent être cohérentes avec les conditions qui ont prévalu à leur délivrance**.

PARTIE A - GENERALITE – FONDEMENT

CHAPITRE II : PARTIE A - GENERALITE – FONDEMENT

0 ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

Table des matières

0.1. INTRODUCTION

RACI 3006.D.010, RACI 3006.P.005, RACI 3006.P.010 et RACI 3006.B.020.

0.1.1 Déclaration du Dirigeant Responsable

☞ **Déclaration type**

Ce Manuel d'Exploitation définit l'organisation et les procédures sur lesquelles est basée l'exploitation de la compagnie XYZ selon les règlements Aéronautiques de Côte d'Ivoire.

Les procédures sont approuvées par le signataire et doivent être respectées, selon ce qui est applicable, afin de s'assurer que l'exploitation de la compagnie XYZ est effectuée selon un standard approuvé.

Il est accepté que, ces procédures ne prévalent pas sur des règlements nouveaux ou amendés publiés par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile lorsque ces règlements sont en conflit avec ces procédures.

Il est entendu que l'ANAC approuvera l'organisation après avoir été satisfaite du suivi des procédures et du maintien du niveau du travail.

*Il est entendu que l'Autorité se réserve le droit de **suspendre, modifier ou retirer** le Permis d'Exploitation Aérienne, si elle a la preuve que les procédures ne sont pas suivies et que le niveau de sécurité n'est pas maintenu de manière récurrente.*

Veuillez …….

Nom du Dirigeant Responsable

(Signature)

DIRIGEANT RESPONSABLE

0.1.2 Une liste et brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.

0.1.3 Les explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel

0.1.4 Liste des détenteurs

Détenteurs	
Dirigeant Responsable	N°1
Responsable Désigné OPS	N°2
Responsable Qualité	N°3
Bureau des Opérations Vol	N°4
Responsable Opérations Sol	N°5
Responsable Bureau Technique/Documentation	N°6
ANAC	N°7
Autres	N°8

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RACI 3006.P.010 : Structure du manuel d'Exploitation**

Acceptations/approbations particulières :

- **RACI 3006.C.005: le postulant à un PEA ne doit pas être détenteur d'un PEA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités.**

0.2. Système d'amendement et de révision
RACI 3006.P.005

0.2. 1 La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.

☞ Exemple type

M. (Mme) _____ est chargé(e) de rédiger les amendements du présent manuel, de les éditer et de les diffuser à l'ensemble des détenteurs de tout ou partie de ce manuel. Chaque personne détenteur de tout ou partie du manuel doit assurer sa mise à jour.
Mr(Mme) _____ vérifie à l'issue de chaque amendement que l'ensemble des manuels utilisés dans la compagnie sont bien à jour. La mise à jour du manuel se fait par amendement de certaines pages. Les dates de révision des pages en vigueur apparaissent en haut à gauche de chaque page ainsi que dans les premières pages du manuel dans un document intitulé : liste des pages en vigueur.
Le numéro d'un amendement et la date de sa mise en application sont indiqués en haut de la première page de la liste des révisions en vigueur.
Tout amendement est diffusé à l'autorité et aux personnels d'exploitation avant sa mise en vigueur conformément aux dispositions du RACI 3006 .P.005 (g).

Les amendements relatifs à une approbation ne sont mis en vigueur qu'après obtention de l'approbation de l'ANAC conformément aux dispositions du RACI 3006. P.005 (i). Comme le prévoit ce même paragraphe, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

Les révisions manuscrites sont proscrites, sauf circonstances exigeant l'adoption immédiate d'un amendement. »

0.2. 2 Enregistrement des amendements.

☞ Exemple type

1. *Feuille d'amendement(s)*

Deux types d'amendements sont possibles :

- *les temporaires,*
- *les définitifs.*

Les amendements temporaires sont numérotées de la même manière que le reste du manuel d'exploitation, mais avec la mention « TMP ».

Ils sont transmis sous la forme de feuillet de couleur jaune ; contrairement aux mises à jour définitives qui sont sur feuillets blancs.

Un dossier d'amendement est constitué :

- *d'une feuille d'amendement et ci- joint :*
    - *du ou des nouvelles feuilles à insérer*
    - *de la/des liste(s) concernée(s) des pages en vigueur.*

Feuille des amendements		
N° d'amendement/ date:	*mise application :*	
Page à détruire	***Page à insérer ci- joint***	***Motif***

2. Enregistrement des amendements

L'enregistrement est à faire dans les plus brefs délais de réception de la dite mise à jour.

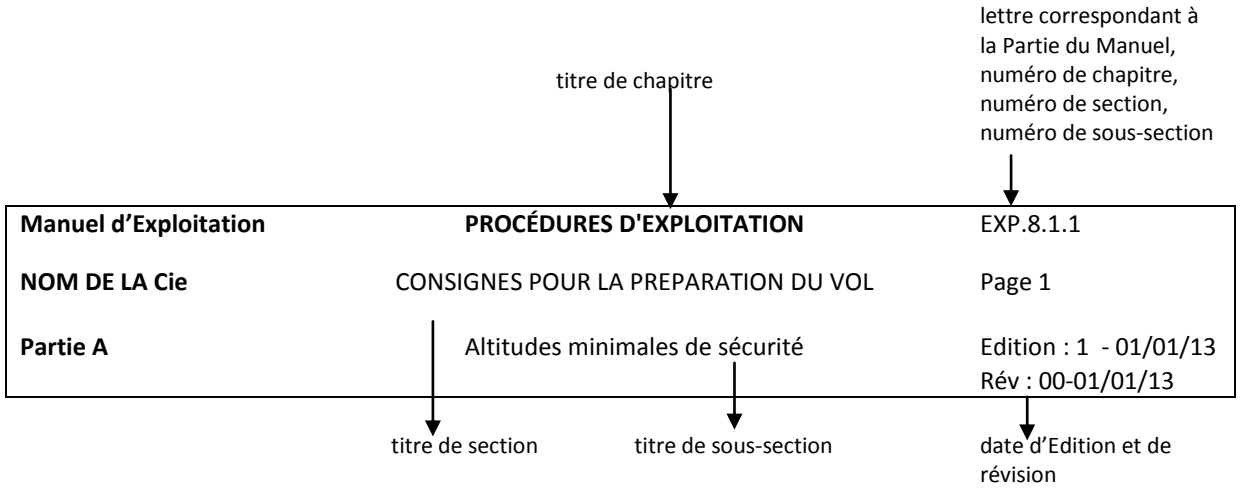
Enregistrement des amendements				
N°	***N° des pages remplacées***	***Référence Amendements/date***	***Mis à jour Nom/Signature***	***Date***
1				
2				
3				

0.2.3 Interdiction des révisions manuscrites, sauf circonstances exigeant l'adoption immédiate.

☞ *Exemple type*

> ***Aucune annotation manuscrite n'est autorisée sur le manuel d'exploitation.***
> ***En cas d'urgence amendement temporaire sur feuillet jaune***

0.2.4 La description du système d'annotation des pages et leurs dates d'entrée en vigueur.


titre de chapitre
lettre correspondant à la Partie du Manuel, numéro de chapitre, numéro de section, numéro de sous-section
Manuel d'Exploitation
PROCÉDURES D'EXPLOITATION
EXP.8.1.1
NOM DE LA Cie
CONSIGNES POUR LA PREPARATION DU VOL
Page 1
Partie A
Altitudes minimales de sécurité
Edition : 1 - 01/01/13
Rév : 00-01/01/13
titre de section
titre de sous-section
date d'Edition et de révision

0.2.5 Une liste des pages en vigueur.

Page	Édition		Rév	
	numéro	date	numéro	date
EXP.8.1.1	1	01/01/2013	00	01/01/2013

1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION
RACI 3006. C. 005 (ghi), Appendice 2 RACI 3006. C. 005, RACI 3006.B.035

1.1 Description de la structure de l'organisation comprenant l'**organigramme général** de la société et celui du **département exploitation**. L'organigramme doit décrire les rapports existants entre le département exploitation et les autres départements de la société. Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des divisions, départements, etc., portant sur la sécurité des opérations aériennes, doivent notamment être décrits.

Les organigrammes précités doivent être disponibles et cohérents avec les informations portées par ailleurs (notamment MME). Ils doivent faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables telles qu'exigées par le règlement RACI 3006 :

- Dirigeant Responsable
- Responsable qualité
- Responsable de la Prévention des accidents et de la Sécurité des Vols
- Responsable Gestion de la Sécurité
- Responsable de la Sureté
- Responsable Gestion de crise
- Responsable désigné opérations aériennes
- Responsable désigné opérations au sol
- Responsable désigné formation et entraînement des équipages
- Responsable désigné système d'entretien

Les liens fonctionnels entre les différentes bases d'exploitation et escales doivent apparaître.

Ce chapitre peut ne contenir que des organigrammes.

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RACI 3006.C.005 (h) : Dirigeant Responsable**

1.2. RESPONSABLES DESIGNES
RACI 3006.C.005, RACI 3006.M.025 (b)

1.2 Les noms des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par la sous-partie C du RACI 3006. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

Les fonctions et responsabilités de chaque responsable désigné doivent être décrites individuellement (référence possible à certains points précis du 1.3).

Acceptations/approbations fondamentales :

- RACI 3006.C.005(i) : Responsables désignés :
- opérations aériennes
- opérations au sol
- formation et entraînement des équipages
- système d'entretien

Acceptations/approbations particulières :

- **RACI 3006.C.005 (Appendice 2 RACI 3006. C.005) : Niveau de qualification technique et d'expérience acquise pour être désigné comme 'responsable'**
- **RACI 3006.C.005 Appendice 2 RACI 3006.C.005 : Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant.**
- **RACI 3006.C.005 Appendice 2 RACI 3006.C.005 : Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné.**

1.3. RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

Appendice 2 RACI 3006.C.005

1.3 Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.

L'exploitant doit donner une description des tâches, responsabilités et autorité des personnes en charge des domaines indiqués ci-dessous :

- programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
- encadrement des PNT,
- encadrement des PNC,
- encadrement des personnels au sol dont le chef d'escale et le chef du contrôle de l'exploitation,
- gestion de la sécurité,
- gestion de crise

Le rôle de l'encadrement opérationnel en matière de sûreté peut être décrit ici, ou à défaut en A.10.1.

1.4. AUTORITES, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

RACI 3006.B.085, RACI 3006.B.090,

1.4 Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord.

Il est souhaitable que la description des tâches, responsabilités et autorité du commandant de bord :

- distingue les différentes phases de l'exploitation d'un vol : avant, pendant et après le vol ;
- traite les fonctions instruction et contrôle (adaptation en ligne, reconnaissance de ligne et contrôle en ligne).
- présente le rôle du commandant en matière de sûreté (référence possible aux éléments pertinents de la partie A.10.1).

1.5. TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LE COMMANDANT DE BORD

RACI 3006.B.085

Cette description traite toutes les catégories de membres d'équipage (OPL, OPR, TRE, TRI, OMN, IMN, PNC, PCB) pendant toutes les phases de l'exploitation d'un vol.

2. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.1 SUPERVISION DE L'EXPLOITATION PAR L'EXPLOITANT

RACI 3006.C.005 (g) et Appendice 2 au RACI 3006.C.005

2.1 Description du système de supervision de l'exploitation par l'exploitant (voir paragraphe RACI 3006.C.005(g)). Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées. En particulier, les procédures concernant les points suivants doivent être décrites :

2.1.1 Validité des licences et qualifications ;
2.1.2 Compétence du personnel d'exploitation ;
2.1.3 Contrôle, analyse et stockage des comptes-rendus, documents de vol, informations et données supplémentaires.

La compréhension de cette notion est jugée essentielle pour assurer le début de l'exploitation.

En conséquence une définition de la notion de supervision doit être présente et traiter au moins les points suivant :

- une supervision de la fonction planning (la description détaillée de cette surveillance peut être effectuée dans le chapitre A.4.1. du manuel d'exploitation):

    - comment l'encadrement suit, de façon continue, la situation de chaque personnel navigant (validité de la licence et des qualifications sur les types et variantes, aptitude médicale, entraînements et contrôles périodiques, compétences particulières aux approches de précisions, de route et d'aérodrome, expérience globale et récente, temps de travail et de repos),
    - comment il s'assure de la programmation et de la réalisation, dans les délais voulus, des entraînements et contrôles périodiques,
    - comment il empêche la mise en ligne de tout personnel navigant ayant une licence ou des qualifications périmées ou ayant une inaptitude médicale ou n'étant pas à jour de ses entraînements ou contrôles périodiques,
    - comment il s'assure, lors de la programmation des équipages, du respect de la législation sur les temps de travail, et du respect des règles d'appariement des équipages (exercice dans les deux sièges, pilote inexpérimenté)
    - comment il s'assure, en application du RACI 3006.C.005(l), que les compétences particulières des personnels navigants ainsi que l'équipement des avions répondent aux exigences relatives à la zone, à la route, aux aérodromes et au type d'exploitation,

- comment l'exploitant s'assure des compétences des personnels chargés des opérations au sol,

- comment, en application du RACI 3006.D.030 et du RACI 3006.D.050, l'exploitant s'assure que les routes et aérodromes qui doivent être utilisés sont adéquats et que les équipages disposent de la documentation appropriée, en particulier celle nécessaire au vol.

Pour la supervision a posteriori, ce chapitre devrait notamment indiquer:

- comment son encadrement s'assure que les comptes-rendus et documents de vol sont complets (RACI 3006.B.130) et ont été utilisés conformément aux spécifications du manuel d'exploitation (RACI 3006.P. 020 et RACI 3006.P.025),
- comment, en application du RACI 3006.B.150, il s'assure de la qualité et de la durée d'archivage des documents figurant à l'appendice 1 du RACI 3006.P.030,
- comment il s'assure que les comptes-rendus d'incident ayant trait à la sécurité des vols ont bien été soumis à l'autorité dans les délais prescrits (RACI 3006.D.270).

Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Approbations/acceptations particulières :

- **RACI 3006.P. 020. b : autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document.**

2.2 Système de diffusion des consignes et informations opérationnelles complémentaires

2.2. Système de diffusion des informations et consignes d'exploitation complémentaires

Ce chapitre devrait décrire, en application du RACI 3006.B.020, tout moyen de communication, de consignes ou d'informations utilisées par l'exploitant, autre que le manuel, pour diffuser à ses employés et notamment les personnels navigants toute spécification opérationnelle nouvelle provenant notamment d'exigences réglementaires nouvelles, de recommandations ou de consignes opérationnelles émises par l'autorité, Service Bulletins du constructeur, de toute mesure corrective décidée par l'exploitant, suite par exemple à des conclusions du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ou des résultats d'audits du système Qualité.

Il doit également décrire un mode de diffusion de consignes urgentes.

2.3 PREVENTION DES ACCIDENTS ET SECURITE DES VOLS

RACI 3006.B.040, RACI 3006.D.270

2.3 Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

Le programme de sécurité des vols doit être correctement défini dans ce chapitre. Certains aspects du programme ne seront pas complètement mis en œuvre dès le début de l'exploitation, il est alors acceptable que ces derniers ne soient pas complètement décrits.

Les moyens et méthodes utilisés par l'exploitant pour répondre aux exigences du RACI 3006.B.040 doivent présenter correctement les points suivants :

- le système de recueil et d'analyse des comptes-rendus d'incidents,
- le système d'analyse des vols (fondé principalement sur l'analyse des paramètres de vol par rapport à des fenêtres, pour les plus de 10 tonnes ou 20 sièges passagers), le système devrait vérifier que le pourcentage de vols analysés est proche de 100%, fixer des délais et assurer un suivi statistique périodique de l'évolution des taux d'anomalies, de certains paramètres,…
- les procédures de contact des équipages et de retour d'information garantissant l'anonymat,
- le programme permettant d'assurer et maintenir la conscience du risque (y compris C.R.M et FH), il peut prévoir des cours au sol et des stages de rafraîchissement sur les domaines sensibles et la publication de bulletins de sécurité des vols.

La personne responsable de ce programme (parfois appelée officier sécurité des vols) doit être clairement identifiée.

Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Le programme de prévention et de sécurité des vols fournit des résultats qui doivent être pris en compte par le système qualité lequel n'intervient donc qu'en aval. Le système qualité n'intervient pas sur les aspects purement techniques et opérationnels (notamment le choix des paramètres et des seuils d'écart admissible analysés, les méthodes d'analyse).

2.4 CONTROLE DE L'EXPLOITATION

RACI 3006.D.005

Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.

Il est rappelé que le RACI 3006.D.005 définit le contrôle de l'exploitation comme ***« la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci implique l'exigence d'Agent Technique d'Exploitation détenteur ou non de licence et d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol ».***

L'exploitant doit définir et décrire, la politique, les responsabilités, les processus et procédures relatifs au contrôle d'exploitation:

Les procédures et processus des points ci-après énumérés doivent être décrits et définir clairement les responsabilités des équipages de conduite et agents techniques d'exploitation:

a) commencement ;
b) la continuation ;
c) le déroutement ; et
d) l'achèvement des vols,

Ce chapitre présente le fonctionnement du service qui assure la permanence opérationnelle de suivi des vols et notamment les moyens, informations et procédures utilisées, ainsi que les responsabilités au sein de ce service.

Le contrôle de l'exploitation concerne aussi la gestion en temps réel des irrégularités de vol (retards, annulations, affrètements dans l'urgence,…) qui conduisent à effectuer dans l'urgence des reprogrammations ou programmations nouvelles :

- d'avions dont l'exploitant doit vérifier l'adéquation des équipements aux routes et aérodromes ;
- ou d'équipages, dont l'exploitant doit vérifier les compétences, les qualifications et le respect des règles d'appariement, des temps de repos,…

En conséquence ces procédures de vérifications doivent être décrites et pertinentes.
Dans le cas d'un petit exploitant, le contrôle de l'exploitation peut être assuré par une personne compétente voire par le commandant de bord du vol.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.C.005: méthode de contrôle des opérations aériennes**

2.5 POUVOIRS DE L'AUTORITE

RACI 3006.B.140, RACI 3006.B.145, RACI 3006.B.155

2.5 Description des pouvoirs de l'Autorité.

Il est recommandé de rappeler dans ce chapitre les pouvoirs de contrôle en vol (RACI 3006.B.140) et au sol (RACI 3006.B.145) de l'Autorité ainsi que les devoirs de conservation et de remise à l'Autorité des enregistreurs de vol et les conditions dans lesquelles les enregistrements peuvent être utilisés (RACI 3006.B.155). Il convient par ailleurs de fournir aux employés les informations sur la manière de faciliter les inspections par du personnel de l'Autorité

3. SYSTÈME QUALITÉ

RACI 3006.B.035, Appendice 2 RACI 3006.C.005, IEM RACI 3006.B.035, RACI 3006.B.045

Description du système qualité adopté y compris au moins :

a) politique de la qualité ;
b) description de l'organisation du système qualité ;
c) et répartition des tâches et responsabilités.

L'exploitant doit décrire dans un manuel qualité séparé ou dans cette partie du manuel d'exploitation la façon dont notamment les exigences ci-dessous sont prises en compte au sein de son entreprise :

- politique qualité et but du système qualité
- description de l'organisation du système qualité avec notamment une description :
  - des tâches et responsabilités du dirigeant responsable, du ou des responsables qualité et des correspondants éventuels
  - de la revue de direction et système de retour d'information au dirigeant responsable.
  - du référentiel documentaire (structure documentaire, maîtrise documentaire interne et externe, liste de référence documentaire).
- Assurance qualité incluant le programme d'audits et les auditeurs
- formation de l'encadrement

Dans le cas où le système qualité ne serait pas décrit dans un document unique pour les aspects exploitation et entretien, la partie qualité du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle du MME.

Approbations/acceptations fondamentales:

- **RACI 3006.B.035 : Système Qualité - Responsable Qualité.**

Approbations/acceptations particulières :

- **Acceptation de la sous-traitance de la fonction surveillance de la qualité de l'entretien.**

4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

4.1. Composition de l'équipage

RACI 3006.B.045, RACI 3006.B.085, RACI 3006.B.090, RACI 3006.N.005, RACI 3006.N.035, RACI 3006.N.040, RACI 3006.N.045, RACI 3006.N.050,

4.1 Explication de la méthode permettant d'établir la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

a) type d'avion utilisé ;
b) zone et type d'exploitation effectuée ;
c) phase de vol ;
d) exigences minimales sur l'équipage et période de service de vol prévue ;
e) expérience (totale et sur le type), expérience récente et qualification des membres d'équipage ;
f) désignation du commandant de bord et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du commandant de bord et de tout autre membre de l'équipage de conduite ;
g) et désignation du chef de cabine et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du chef de cabine et de tout autre membre de l'équipage de cabine.

Le statut de toute personne pouvant être inscrite sur la liste des membres d'équipage (accompagnateur de fret, PNC en supplément de ceux requis, personnel de cabine non-détenteur du CSS, autre personnel complémentaire de bord...) est défini dans cette section (Cf. RACI 3006.A.010 et RACI 3006.B.045).

Cette section devrait comprendre également une description de la procédure (ou méthode) utilisée pour planifier la composition de l'équipage.

En conséquence cette procédure ou méthode définit clairement les responsabilités de chacun pour vérifier l'adéquation de l'équipage à l'exploitation prévue en traitant les points (a à g) exigés par la réglementation comme suit :

a) Définition de l'équipage minimal de conduite et de cabine par type de l'avion, une référence à la partie B du manuel d'exploitation est acceptable. Respecter les exigences :

- du manuel de vol,
- du RACI 3006.N.005,
- de l'appendice 2 à du RACI 3006.N.005 pour les vols monopilotes

b) Zone et type d'exploitation, la composition de l'équipage prend en compte si nécessaire les caractéristiques suivantes :

- ETOPS, LVP, RVSM, Transocéanique, qualification à la compétence de route et d'aérodrome RACI 3006.N.050. (dans ce chapitre ou dans le chapitre A2.1, l'exploitant devra décrire la méthode par laquelle il s'assure que l'équipage a reçu la formation appropriée à l'exploitation prévue)
- vols de reconnaissance en ligne (route et aérodrome), d'adaptation en ligne, de contrôle en ligne. Il est acceptable que la description de la composition de l'équipage de conduite pour ces trois types de vol soit décrite en A.5.1, auquel cas il est recommandé d'y faire référence.

c) Préciser quels sont la position (place droite, gauche, poste de repos....) et le statut de chacun des membres d'équipage (PNT, PNC et autres membres d'équipage) pendant chacune des phases du vol (y compris pour les types d'exploitation décrits en b). Une référence précise aux informations des sections A.1.4 et A.1.5 ou à des procédures générales de conduite du vol en A.8.3 est acceptable si celles-ci sont correctement développées dans ces chapitres.

d) Décrire sommairement la procédure par laquelle l'exploitant s'assure que l'équipage est renforcé lorsque c'est nécessaire. Les responsabilités de chacun sont clairement établies dans cette procédure (en planification, et pendant le vol). Une référence à la section A2 du manuel d'exploitation est acceptable.

e) Définir la notion de membre d'équipage de conduite inexpérimenté conformément aux dispositions de l'AMC à RACI 3006.N.005 (a) (4) et la méthode d'appariement des équipages.

f) Composition de l'équipage lorsqu'il y a suppléance en vol de l'équipage de conduite (RACI 3006.N.005 appendice 1).

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.N.005: Procédures d'appariement des équipages de conduite.**

4.2. Désignation du commandant de bord

RACI 3006.N.025 et appendice associée, RACI 3006.N.030

4.2 Les règlements applicables pour la désignation du commandant de bord.

L'exploitant doit décrire sa méthode de désignation du commandant de bord pour tous les types de vols (exploitation courante, instruction, entraînement, etc.).

4.3 Incapacité de l'équipage de conduite - Instruction pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite

4.3 Instructions pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite.

En cas d'incapacité du commandant de bord, une description de l'attribution de la fonction commandement doit être donnée (elle est généralement dévolue à la personne inscrite en second sur la liste des membres d'équipage).

4.4 EXERCICE SUR PLUS D'UN TYPE/VARIANTE

PNT : RACI 3006.N.055, appendice 1 et IEM associées, RACI 3006.N.060,

4.4 Déclaration indiquant quels avions sont considérés comme un type pour :

a) la programmation de l'équipage de conduite ;
b) la programmation de l'équipage de cabine.

L'exploitant doit décrire correctement sa pratique en matière d'exercice sur plus d'un type / variante de ses PNT et PNC.

Approbations/acceptations particulières:

- **RACI 3006.N.055: Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour les membres d'équipage de conduite**
- **RACI 3006.N.055: Approbation d'une procédure appropriée et/ou des restrictions opérationnelles pour toute activité sur plus d'un type.**

5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION

RACI 3006.B.020, RACI 3006.B.025, RACI 3006.B.045

5.1 DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES

5.1. Description des licences, qualifications et compétences (par exemple sur la route ou l'aérodrome), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'avion, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

L'exploitant devra décrire la procédure établie pour s'assurer que son personnel d'exploitation satisfait aux exigences suivantes (si cette procédure n'est décrite ni au chapitre A2.1 ni au chapitre A4.1) :

- détention des licences, qualifications, certificats et attestations requis ;
- acquisition de la compétence et l'expérience nécessaires pour l'exercice de ses fonctions ;
- maintien de cette compétence par un entraînement adapté ;
- réalisation des contrôles périodiques requis ;
- respect des conditions d'expérience récente.

Cette procédure doit clairement établir les responsabilités de chacun pour s'assurer qu'une fonction n'est assurée par un personnel d'exploitation que lorsque celui-ci a les licences, qualifications, expériences, compétences et autres critères requis.

Les critères que la compagnie s'est fixés afin de désigner les personnels navigants assurant chaque fonction doivent être décrits. L'expérience requise par l'exploitant (totale et sur le type) doit être en adéquation avec l'exploitation prévue. S'agissant des exigences en matière de qualification et d'expérience récente, un simple renvoi aux sections A.5.2 à A.5.5 est considéré comme acceptable. Il est recommandé que seules les informations complémentaires à ces sections soient inscrites en section A.5.1.

Approbations/acceptations particulières :

- **RACI 3006.N.045: Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite**

5.2 ÉQUIPAGE DE CONDUITE

RACI 3006.B.020, RACI 3006.B.025, RACI 3006.B.045, sous-partie N

5.2 *Equipage de conduite*

a) Commandant de bord.
b) Pilote suppléant le commandant de bord.
c) Copilote.
d) Pilote supervisé.
e) Membre d'équipage chargé de la fonction mécanique (O.M.N. ou INAC).
f) Exploitation de plus d'un type ou variante.

Cette partie doit contenir la liste des formations, expériences et autres critères requis pour chaque fonction (CDB, Pilote suppléant le CDB, OPL, pilote supervisé, TRE, TRI, CDB agréé, OMN et IMN), sur chaque type d'appareil, et pour chaque type d'exploitation. Chaque module de formation est décrit en section D.

Il est souhaitable qu'apparaissent :

- une définition du niveau minimum d'expérience en vol pour être commandant de bord (Cette information peut être déjà indiquée en A.4.1. ou A.4.2).
- la nécessité d'effectuer un stage spécifique de commandement.

Les titres, formations et autres critères doivent être également correctement décrits. Il peut s'agir notamment :

- de la licence PL ou PP, ATPL et CPL, OMN ou INAC,
- du certificat transocéanique et polaire pour le long-courrier ou équivalent...
- les nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de la langue anglaise (appendice 1 au FCL 1.200).
- de la qualification de type;
- de la qualification e vol aux instruments
- de la formation au travail en équipage (FTE)
- de la qualification pour effectuer des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP), de l'ETOPS.
- de l'attestation de la formation à RACI 3006.B.020 (a) (2).
- de l'attestation du stage spécifique de commandement.

Si l'exploitant engage à titre occasionnel des membres d'équipage de conduite, il devra décrire la procédure par laquelle il s'assure du respect des exigences du RACI 3006.N.005(a) (7).

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 1 RACI 3006.N.005 : Acceptation d'un membre d'équipage de cabine pour suppléer en vol à un membre d'équipage de conduite chargé de la fonction mécanique**
- **RACI 3006.N.050: Catégorisation des aérodromes et des routes définies par l'exploitant pour la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord ou du pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le CDB.**

5.3 Équipage de cabine

RACI 3006.B.025, RACI 3006.B.045, RC PEL1 Equipage de cabine

5.3 *Equipage de cabine*

a) Chef de cabine.
b) Membre d'équipage de cabine :
   i. Membre d'équipage de cabine requis ;
   ii. Membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.
c) Exploitation de plus d'un type ou variante.

Comme c'est le cas pour l'équipage de conduite, les spécialisations, titres et attestations requis des PNC, du chef de cabine, des PNC en supplément de l'effectif réglementaire doivent être correctement décrits. Pour le PNC, il s'agit notamment du CSS et d'une attestation d'aptitude professionnelle à l'en tête de l'entreprise.

Approbations/acceptations particulières :
Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC.

A.5.4 Personnel d'entraînement de contrôle et de supervision

RACI 3006.N.035, RACI 3006.N.040

5.4 *Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision*
   a) pour l'équipage de conduite ;
   b) pour l'équipage de cabine

Avant que l'exploitant ne procède à une activité d'entraînement, de contrôle etc., il doit définir qui est apte à réaliser l'entraînement, un contrôle hors ligne, un contrôle LVP, un contrôle en ligne, et des contrôles sécurité sauvetage.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.N.015 : Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite.**
- **RACI 3006.N.035: Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite.**
- **Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC.**

5.5 Autre personnel d'exploitation

RACI 3006.D.015

Il est recommandé que l'exploitant définisse dans ce chapitre les qualifications/spécialisations minimales des personnels effectuant les tâches de l'exploitation.

Le cas de la formation des agents d'opérations, des PNC en supplément de ceux requis peut être traité dans ce chapitre ou en partie D du manuel.

6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

RACI 3006.B.085 (§ c et d), Appendice1 RACI 3006.P.010,

6.1 *Précautions en matière de santé* - Réglementations pertinentes et conseils donnés à l'équipage en matière de santé y compris :

a) alcool et autres boissons alcoolisées ;
b) narcotiques ;
c) médicaments ;
d) somnifères ;
e) préparations pharmaceutiques ;
f) vaccination ;
g) plongée en eau profonde ;
h) dons de sang ;
i) précautions alimentaires avant et pendant le vol ;
j) sommeil et repos ;
k) opérations chirurgicales.

Cette partie peut contenir un avertissement indiquant que chacun des sujets (a) à (k) évoqués par l'appendice 1 du RACI 3006.P.010 peut avoir une influence sur l'aptitude médicale des navigants et ces sujets peuvent être détaillés.

Les dispositions du RACI 3006.B.085 relatives aux boissons alcoolisées et aux narcotiques doivent être correctement reprises par l'exploitant dans son manuel d'exploitation.

Les éléments suivants peuvent être repris :

a) alcool et autres boissons alcoolisées : Incapacité du navigant à exercer ses fonctions en cas de consommation d'alcool dans les 8h précédant le vol ou une période de réserve, ni durant un service (RACI 3006.B.085 c et d);

b) narcotiques (tels que les antidépresseurs, psychostimulants, neuroleptiques …) : Inaptitude médicale rendant impossible l'exercice des fonctions du navigant, l'aptitude étant recouvrée dès la cessation de cet événement (sans le passage d'un examen médical par anticipation) (RACI 3006.B.085 c et d)

c) médicaments : certains médicaments peuvent avoir une influence négative sur la vigilance. Il pourrait être utile que l'exploitant donne les consignes suivantes à ses PN :
« Lors d'une prescription médicale : l'exploitant doit demander à ses PN de préciser la nature de leurs activités professionnelles à leur médecin et de vérifier auprès de ce dernier la compatibilité de la prescription avec une activité aérienne PN

Lors d'une automédication, l'exploitant doit demander au PN de bien lire la notice afin qu'il s'assure de l'absence d'effets secondaires qui pourraient nuire à la sécurité du vol »

d) somnifères : il pourrait être utile de contre-indiquer aux PN de manière générale l'usage des somnifères. L'exploitant pourrait néanmoins tolérer leur usage sous les réserves suivantes :

- contrôle médical pour assurer l'utilisation avec la dose minimale efficace de produits à élimination rapide, et n'entraînant pas de dépendance.
- test de la tolérance du produit en dehors d'une période de service

e) préparations pharmaceutiques (mêmes consignes que pour les médicaments)

f) vaccination : il pourrait être utile de rappeler aux PN d'éviter de se faire vacciner le même jour qu'une activité en vol. NB : s'agissant de la fièvre jaune, des effets négatifs apparaissent 4 à 7 jours après la vaccination.

g) plongée en eau profonde : il pourrait être utile que l'exploitant rappelle que ce sport comporte des risques à prendre en compte si l'on effectue un vol. En dehors des cas de plongée peu profonde (quelques mètres), la pratique de ce sport doit être déconseillée dans les 24 heures précédant un vol (RACI 3006.B.085 d).

h) dons de sang : il pourrait être utile de les limiter à 500 ml et les déconseiller dans les 48 H précédant une activité aérienne.

i) précautions alimentaires avant et pendant le vol : Différenciation des prestations PNT repas différents pendant les 12 heures précédant le vol et pendant le vol.

j) sommeil et repos : remarques générales visant au respect par les PN de leurs besoins de repos.

k) opérations chirurgicales : remarques générales pour que les PN veillent au maintien de leur aptitude médicale.

Enfin, l'exploitant pourrait rappeler les points suivants :

- après une incapacité de travail d'au moins 30 jours due à une maladie, un accident ou une intervention chirurgicale, une visite médicale dans un centre agréée est obligatoire et après un arrêt médical de plus de 21 jours, une visite médicale de reprise à la médecine du travail est obligatoire.
- il est nécessaire d'amener une paire de lunettes en supplément du moyen de correction visuelle utilisée par tout membre d'équipage de conduite.

7 LIMITATION DES TEMPS DE VOL

Appendice 2 au RACI 3006.N.005

7.1 Limitations des temps de vol et de service, et règles de repos - Arrangements développés par un exploitant conformément au chapitre Q.

7.2. Dépassement des limitations des temps et services de vol et réduction des repos - Conditions selon lesquelles les limitations de temps et de services de vol peuvent être dépassées et les temps de repos réduits ; procédures utilisées pour rapporter ces modifications.

Ce chapitre du manuel d'exploitation doit être au moins conforme aux dispositions pertinentes pour l'exploitation envisagée.
Ceci signifie :

1) Si l'exploitant a conclu un accord d'entreprise, dans le manuel d'exploitation doivent être présents:

- les dispositions de l'accord relatives au régime de travail des navigants
- ainsi que, le cas échéant, c'est-à-dire dans l'hypothèse où l'accord négocié est dérogatoire au code de l'aviation civile, l'arrêté autorisant la mise en œuvre de ce régime de travail.

2) Si l'exploitant n'a pas conclu d'accord d'entreprise, des dispositions pertinentes du code de l'aviation civile doivent être présentes selon que l'exploitant est soumis aux dispositions de la section 2 ou de la section 3.

Dans un cas comme dans l'autre, les items suivants doivent figurer dans le manex :

- Définition des termes utilisés
- Limitations d'activité exprimées en temps de vol
- Modalités des temps d'arrêt

3) En outre, les exploitants ne doivent pas recopier dans leur manex que les dispositions de la section qui les concernent. Le cas échéant, la décision de l'exploitant d'appliquer les dispositions de la section 3 plutôt que celles de la section 2 doit être bien fondée.
4) L'exploitant doit prévoir le cas de l'affrètement, et correctement identifier sous quel régime il se trouve pour ces vols.
5) L'alinéa 6 à l'appendice 2 au RACI 3006.N.005 doit être respecté.
6) L'exploitant s'assurera que son personnel navigant susceptible d'exercer dans une autre entreprise, est responsabilisé en matière de gestion des temps de vol.

8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.1 CONSIGNES POUR LA PRÉPARATION DU VOL en fonction du type d'exploitation

RACI 3006.N.005.D.020

L'exploitant doit indiquer que toute nouvelle exploitation de ligne est précédée d'une étude technique particulière.

8.1.1 Altitudes minimales de vol

RACI 3006.D.050 (a2), RACI 3006.D.075, sous-parties F

8.1.1 *Altitudes minimales de sécurité* - Description de la méthode de détermination et d'application des altitudes minimales comprenant :

a) une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR,
b) et une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols IFR.

Ce chapitre doit comprendre :

- une description des principes généraux de la procédure de détermination des altitudes minimales de vol de l'exploitant. Une référence à l'un des trois exemples décrits en IEM RACI 3006.D.035 est acceptable.

A cette fin, l'exploitant doit correctement décrire :

- les abréviations utilisées pour les marges et altitudes minimales (MFO au décollage et en route, MOCA, MEA ou MORA, MORA grille …..)
- la méthode utilisée pour déterminer les altitudes minimales en route compte tenu des contraintes liées à la prise en compte de la panne moteur pour les multimoteurs

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.D.075 (b) : Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.**

8.1.2 Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes

RACI 3006.D.030 et IEM associée, RACI 3006.D.045 et Appendice RACI 3006.E.005 ; Convention de Chicago pour les formalités de douane.

L'exploitant doit définir correctement la notion d'accessibilité. Pour ce faire, ce chapitre doit définir correctement :

- la notion d'aérodrome adéquat (ouverture, moyens SSLIA, balisage, services CA, dimensions et caractéristiques de la piste compte tenu des performances de l'avion, assistance passagers et avion...) en traitant le cas de l'ETOPS si nécessaire (référence possible à l'A.8.5).
- les conditions météorologiques à prendre en compte.

L'exploitant devra en particulier définir les services CA qu'il estime nécessaire en fonction des types d'exploitation. Dans l'hypothèse où l'exploitant s'autorise à effectuer du transport public sur des aérodromes sans organisme de circulation aérienne, il s'assurera de la cohérence de ce chapitre avec les exigences du (i) de l'appendice 1 au RACI 3006.E.005.

8.1.3. Méthodes de détermination de minima opérationnels d'aérodrome

RACI 3006.D.050, sous partie E : opérations tous temps

8.1.3 Méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes pour les vols IFR conformément à la réglementation relative aux minima opérationnels. Référence doit être faite aux procédures de détermination de la visibilité et de la portée visuelle de piste et d'applicabilité de la visibilité réellement constatée par les pilotes, de la visibilité et de la portée visuelle de piste transmises.

L'exploitant doit décrire dans cette section les principes généraux de sa méthode de détermination des minimums opérationnels.

- la référence à Jeppesen, Atlas, SIA … est acceptable, à condition d'avoir identifié les cas où ces publications ne permettraient pas de respecter l'appendice 1 au RACI 3006.E.005
- dans le cas où l'exploitant élabore sa propre documentation, la méthode détaillée de détermination des minimums opérationnels peut être décrite dans un autre document que le manuel d'exploitation.

Dans tous les cas, l'exploitant doit mettre en place une procédure permettant de s'assurer que la RVR utilisée par l'équipage respecte le plus contraignant des dispositions de l'appendice 1 au RACI 3006.E.005 ou des minimums publiés par l'État.

La description des principes généraux comprend au moins :

- la classification des avions par catégorie. Cette classification doit être permanente et indépendante des conditions des opérations aériennes.
- une description des différents types de procédures d'approches et de décollages effectués par l'exploitant : Approche classique (directe et indirecte), Approche de précision CAT I, CAT II et CAT III, décollages normaux ou par faible visibilité LVTO, MVL, MVI approches à vue. Pour les approches de précision d'avions exploités monopilotes, il est rappelé qu'une RVR inférieure à 800 m n'est pas autorisée sauf en cas d'utilisation d'un PA approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s'appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1.25 fois la hauteur minimale d'emploi du pilote automatique.

- une indication, le cas échéant, de l'utilisation de minimums opérationnels particuliers liés à une classe d'aéronefs ou à l'exploitation sur un aérodrome. En particulier, il est rappelé aux exploitants d'avions multimoteurs exploités suivant la classe de performance B, que les minimums opérationnels au décollage doivent être définis en fonction des performances au décollage (cf tableau 2 de l'appendice 1 au RACI 3006.E.005).

- les documents auxquels les personnels navigants techniques doivent se reporter pour connaître les minimums opérationnels de référence.

- la façon dont doivent être utilisées les informations sur la visibilité (RVR ou visibilité météo). Il convient de rappeler notamment que les tableaux de conversion visibilité/RVR peuvent être utilisés en vol (sur la base des prévisions météo transmises) mais pas pour la préparation du vol.

Approbations/acceptations fondamentales:

- **RACI 3006.E.005: Méthode de détermination des minimums opérationnels.**
- **RACI 3006.E.015, RACI 3006.E.015 et Appendice RACI 3006.E.005. : Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.**

8.1.4 Minimums opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité
RACI 3006.E.005, RACI 3006.H.025

Si l'exploitant s'autorise l'exploitation en VFR, un rappel suffisant de la réglementation doit être effectué dans le manuel d'exploitation.

NB : Par minimums opérationnels en VFR, il convient de comprendre les conditions météorologiques nécessaires pour effectuer des vols VFR.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

8.1.5 Présentation et application des minimums opérationnels d'aérodrome et en route

L'exploitant doit décrire de façon satisfaisante ses méthodes d'application des minimums en précisant les rôles et responsabilités de chacun (CDB, copilote, circulation aérienne).
Si JEPPESEN est utilisé, il est recommandé de décrire le format JEPPESEN et de présenter des exemples éventuels.

S'agissant de l'utilisation pour la préparation du vol, l'exploitant doit décrire correctement les minimums opérationnels à prendre en compte à la préparation du vol pour l'aérodrome de départ, de dégagement au décollage, de destination et de dégagement en route et à destination (RACI 3006.D.130), en précisant dans quels cas (RACI 3006.D.125):

- il est nécessaire de retenir un aérodrome de dégagement au décollage
- il est nécessaire de retenir deux aérodromes de dégagement à destination
- si nécessaire, dans quels cas il est possible de ne pas sélectionner d'aérodrome de dégagement à destination.

S'agissant de l'utilisation avant le décollage, l'exploitant doit définir les règles permettant d'entreprendre le décollage en fonction des dernières conditions météo prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome (aux aérodromes) de dégagement (RACI 3006.D.180 (a)).

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :
Appendice1 RACI 3006.G.035(a)(3) : conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente sur pistes sèches.

8.1.6 Interprétation des données météorologiques :

8.1.6 Documents explicatifs sur le décodage des messages d'observations et de prévision météorologiques concernant la zone d'exploitation, et sur l'interprétation des expressions conditionnelles.

Le manuel doit donner une explication suffisante des codes habituels, mais aussi des codes utilisés plus rarement (SNOWTAMS, SIGMETS...), ou indiquer où il est possible de trouver cette explication. Il est recommandé que cette section contienne également des informations sur les services automatisés d'assistance météo.

Dans cette section ou toute autre du chapitre A.8.1, une définition de la composition du dossier météorologique de vol doit être donnée.

Cette définition présente :

- d'une part, l'ensemble des informations qu'il est souhaitable de trouver si celles-ci sont disponibles. Pour chaque type d'exploitation, le dossier « normal » devrait comporter les données météorologiques de surface et d'altitude tant s'agissant de la situation MTO connue au moment de la préparation du vol que s'agissant des prévisions pertinentes pour l'exécution du vol.
- et d'autre part, les consignes que l'exploitant donne à ses commandants de bord afin de ne pas débuter un vol s'il n'a pas l'ensemble des informations pertinentes (RACI 3006.D.120). En fonction du type d'exploitation prévue (réseau, zone géographique des escales, climat tropical, climat froid….) et de l'expérience de l'exploitant.

8.1.7 Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées

RACI 3006.D.125 et RACI 3006.G.025, RACI 3006.D.225

8.1.7 Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant et eau-méthanol devant être embarquées sont déterminées et contrôlées en vol. Cette section doit également inclure des consignes sur la quantité et la répartition des fluides embarqués à bord. De telles consignes doivent tenir compte de toutes les circonstances susceptibles de se produire en vol, notamment l'éventualité d'une replanification en vol et d'une défaillance d'une ou plusieurs installation motrices de l'avion. Le système de conservation des relevés carburant et lubrifiant doit être décrit.

Ce chapitre doit comprendre :

- Une description des méthodes de la compagnie : choix de la réserve de route, calcul de la réserve de dégagement, description des procédures particulières utilisées (point de décision, ...).

- Si le type d'appareil ou les routes exploitées le justifient (ex : ETOPS), la prise en compte pour le calcul de la réserve additionnelle de la panne d'un moteur, de la panne de pressurisation, et de la panne de deux moteurs pour les tri ou quadrimoteurs lorsque la route s'éloigne à plus de 90 minutes – à la vitesse de croisière Long Range tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – d'un aérodrome permettant un atterrissage (classe de performances A).

Il est recommandé de dissocier dans le manuel d'exploitation la présentation du calcul de la quantité de carburant devant être embarquée au moment de la préparation du vol et celle de la gestion du carburant pendant le suivi du vol.

8.1.8 Masse et centrage

Sous-partie J

8.1.8. y compris :
a) définitions ;
b) méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage ;
c) politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires ;
d) méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables ;
e) masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'avions ;
f) consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage ;
g) procédures de changements de dernière minute ;
h) densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol ;
i) et procédures et politiques d'attribution des sièges.

Les points suivants doivent être correctement décrits:

- définitions.
- méthode d'évaluation de la masse des passagers (forfait, déclaration orale + incrément, pesée), des bagages enregistrés (pesée, forfait) en fonction du type d'appareil et de l'exploitation réalisée, et du fret. Si les valeurs forfaitaires sont utilisées, vérifier qu'elles sont indiquées.

- principes généraux de détermination des marges de centrage, prises en compte pour le calcul de l'enveloppe opérationnelle de centrage (voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3006.J.005 (d)).
- méthode éventuelle d'attribution des sièges
- contenu de la documentation de masse et centrage (voir appendice 1 au RACI 3006.J.030).
- procédure de préparation et d'acceptation du document de masse et centrage : rédaction du document initial, plan de chargement, document définitif, acceptation par le commandant de bord, procédures de modification de dernière minute.

L'exploitant devra décrire les procédures par lesquelles il s'assure que le chargement réel de l'avion, aussi bien au niveau des soutes que de la cabine, est cohérent avec le chargement prévu par le calcul de masse et centrage. Ces consignes peuvent figurer en 8.2.2. (k).

En outre, dans le cas où la compagnie utilise un système informatique pour le calcul de la documentation de masse et centrage, elle décrira les procédures par lesquelles elle s'assure que toutes les modifications de masse et centrage sont correctement prises en compte.

Certains points évoqués ci-dessus peuvent être décrits en partie B6.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 1 à l'article RACI 3006.J.005 : marges de centrage et procédures opérationnelles associées**
- **Appendice 1 à l'article RACI 3006.J.005: utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages**
- **RACI 3006.J.020 : autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage- RACI 3006.J.025 : approbation de la campagne de pesée**
- **RACI 3006.J.025 : approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant**
- **Appendice RACI 3006.J.030 : omission de certaines informations sur le document de masse et centrage**
- **Appendice RACI 3006.J.030 : utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire**
- **Appendice RACI 3006.J.030 : utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage.**

8.1.9 Plan de vol circulation aérienne

RACI 3006.D.135

8.1.9 Procédures et responsabilités pour la préparation, le dépôt et les modifications du plan de vol circulation aérienne. Les éléments à prendre en compte comprennent la méthode de dépôt et de modification des plans de vol individuels et répétitifs.

L'exploitant doit clairement définir :

- sa politique en matière de dépôt de plan de vol (RPL/FPL/Plan de Vol réduit) en précisant les vols pour lesquels un plan de vol circulation aérienne est requis.
- le contenu de sa procédure de dépôt ou de modification de plan de vol précisant les responsabilités de chacun et en cohérence avec la RCA1, chapitre III, 3.5.
- comment et par qui le document est émis, utilisé...

La présence d'un exemple de plan de vol CA est recommandée.

8.1.10 Plan de vol exploitation

RACI 3006.D.120, RACI 3006.D.135, RACI 3006.K.145, RACI 3006.P.025

8.1.10 Procédures et responsabilités pour la préparation et l'acceptation du plan de vol exploitation. L'utilisation du plan de vol exploitation doit être décrite, avec des exemples des formulaires de plan de vol utilisés.

Ce chapitre doit contenir :

- une description de la procédure de rédaction de ce document et si nécessaire un descriptif du système informatique chargé de la préparation du vol et des codes utilisés
- une description détaillée du contenu du Plan de Vol exploitation, qui doit être conforme au 1.1060 a).
- une description de l'utilisation de ce document (RACI 3006.P. 025 c) ou d)).

Donner un exemple d'utilisation du PV exploitation (remplissage type avant le vol et pendant le vol).

8.1.11 Compte-rendu matériel de l'exploitant

RACI 3006.M.045

8.1.11 *Compte-rendu matériel de l'exploitant* - Les responsabilités et l'utilisation du compte-rendu matériel doivent être décrites, avec des exemples du formulaire utilisé.

L'exploitant présente ici le ou les documents de support de CRM et son contenu en l'illustrant notamment par un exemple de formulaire rempli, et décrit la procédure de rédaction et d'utilisation du CRM avec les différents intervenants :

- avant vol : APRS, Potentiel Restant, acceptation ou non des tolérances,
- après le vol : mentions à reporter, ajout éventuel de plaintes CRM

Cette partie du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle pertinente du MME.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.M.045 : CRM de l'exploitant**

8.1.12 Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter et procédures ainsi que les méthodes pour s'assurer que la documentation opérationnelle est mise à jour en y apportant les changements rendus obligatoires ou approuvés par le détenteur du certificat de type et/ou par l'État d'immatriculation.

RACI 3006.B.120, RACI 3006.B.125, RACI 3006.B.130, RACI 3006.B.135, RACI 3006.D.050.

Cette liste doit comprendre les Informations Aéronautiques (Cartes nécessaires pour un vol IFR/VFR, NOTAM, suppléments) et les documents de bord.
Il est recommandé de décrire dans cette partie les documents à conserver au sol durant le vol.

L'exploitant doit décrire sa procédure d'obtention et de communication aux équipages et aux personnels d'exploitation les renseignements nécessaires pour la préparation des vols.

Note 1 : les procédures et méthode pour s'assurer que :

- le manuel de vol ;
- la MMEL ;
- la documentation opérationnelle de type « Jeppesen », « ATLAS », « LIDO » sont mis à jour en y apportant les changements rendus obligatoires ou approuvés par le détenteur du certificat de type et/ou par l'État d'immatriculation**.**

Note 2 : Les procédures d'élaboration et de diffusion des documents suivants :

- AIP ;
- AIC ;
- AIRAC.

Approbations/acceptations particulières :

- **RACI 3006.B.125. : Conditions de dispense d'emport du manuel de vol**
- **RACI 3006.B.130: support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord**

8.2 CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL

8.2.1 Procédures d'avitaillement

RACI 3006.D.140, RACI 3006.D.145

8.2.1. Description des procédures d'avitaillement y compris :

a) mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et de vidange carburant, y compris avec un groupe auxiliaire de puissance en fonctionnement ou avec une turbine tournante et le frein d'hélice actionné
b) avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant ;
c) précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants

Les points suivants doivent être correctement traités :

a) Mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et vidange:
   - Règles générales : Périmètre de sécurité, et zone particulièrement dangereuse où il y a interdiction d'utilisation des appareils radio ou radar de bord, interdiction de procéder à des manipulations génératrices d'étincelles. Opérations générales. Véhicule d'avitaillement prêt à démarrer rapidement, mise au même potentiel, interdiction de fumer... et précautions à adopter pour les aéronefs stationnant au voisinage d'un point d'avitaillement
   - Surveillance de l'avitaillement par une personne appropriée (fonction des réservoirs à remplir en premier, de la répartition par réservoir et de la quantité maximale par réservoir à embarquer si le plein n'est pas demandé...).

   - Consignes particulières :

     - Moteur tournant : avitaillement interdit pendant le fonctionnement des moteurs de propulsion.
     - Mesure de prévention et lutte contre l'incendie (présence d'extincteurs normalisés…)
     - Dispositions prises dans des conditions particulières : en cas de déversement de carburant.
     - Utilisation des véhicules de service et manipulation de fret pendant l'opération de ravitaillement.
   - Dispositions prises pour les opérations de reprise de carburant des réservoirs (interdiction de reprise dans un bac à air libre - cas d'une petite quantité de carburant restant dans le réservoir).

b) Avitaillement avec passagers embarquant, à bord ou débarquant (RACI 3006.D.140)

- Interdit en cas d'utilisation de carburant volatile (Avgaz, essence ou Jet B ou équivalent), d'indisponibilité totale du SSLIA : Décrire les moyens d'extinction minimum requis pour que l'opération soit possible).
- Dans les autres cas, il est possible sous réserve du respect des conditions fixées par l'appendice 1 au RACI.D.140. Si l'exploitant ne s'interdit pas l'avitaillement avec passagers, il doit donner :
- la description des moyens préventifs (moyens d'extinction pendant la durée des pleins, zone dégagées au sol pour déploiement des toboggans et évacuation d'urgence).
- les consignes de surveillance de la cabine : annonce par un PNC au moyen du PA : ceintures détachées et défense de fumer et d'utiliser des objets susceptibles de produire des étincelles,
- les consignes pour que la cabine soit prête à une évacuation rapide et sûre : maintenir les portes d'accès ouvertes, rideaux de séparation ouverts, pas d'encombrement des couloirs et des issues,
- les dispositions prises en cas d'alerte incendie ou d'écoulement de carburant.

c) Carburant utilisé
- Un renvoi à la partie B-1 Limitations peut être accepté pour s'assurer que le carburant proposé correspond à celui autorisé pour le type d'avion.
- Quand le mélange de kérosène et de carburant volatile est possible (doc constructeur) précautions supplémentaires mises en place et vérifier le respect des conditions fixées par RACI 3006.D.145 et l'IEM associée.

8.2.2 Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité et structure organisationnelle pour les fonctions de services d'assistance en escale, avec une description des responsabilités et des pouvoirs correspondants.
RACI 3006.D.085, RACI 3006.D.090, RACI 3006.D.095, RACI 3006.D.100, RACI 3006.D.110

Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité.

Description des procédures d'assistance à utiliser pour l'attribution des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et déchargement de l'avion. Toute autre procédure destinée à assurer le maintien de la sécurité lorsque l'avion est au parking doit également être spécifiée. Les procédures d'assistance doivent porter sur :

a) les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite ;
b) le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ;
c) la dimension et la masse autorisées des bagages à main ;
d) le chargement et l'arrimage des articles à bord de l'avion ;

e) les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo ;
f) la position du matériel au sol ;
g) le fonctionnement des portes de l'avion ;
h) la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration réacteur ;
i) les procédures de démarrage, de départ et d'arrivée au parking ;
j) le service des avions ;
k) les documents et les formulaires relatifs à l'assistance des avions ;
l) et l'occupation à plusieurs d'un même siège

Les règles générales fixant le nombre maximum de passagers admissibles, le nombre de PNC prévu doivent être données.

Point a), Existence de consignes fixant les conditions particulières d'acceptation au transport de certains passagers malades, des femmes enceintes, de passagers ayant besoin d'oxygène, épileptiques, handicapés, et indiquant les moyens mis en place et les traitements assurés par la compagnie :

- consignes d'embarquement/débarquement des passagers
- consignes de sécurité
- rôle de l'assistant en escale (transmission de l'information aux escales de transit et d'arrivée par l'escale de départ pour présence des moyens demandés à l'arrivée) fixant l'attribution des places :
- sièges soumis à utilisation conditionnelle (à proximité des issue de type III)
- sièges spécifiques pour passagers à mobilité réduite
- affectation des places enfants/bébés en fonction des masques à oxygène RACI 3006.K.145

Point b) Existence de consignes fixant le nombre maximum de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ; le contrôle et le traitement de ces passagers (pré-embarquement et post-embarquement, installation en cabine, prise en compte en escale),

Point c) Existence d'une procédure de vérification de la dimension et de la masse autorisée des bagages à main dans les consignes d'embarquement des passagers.
Si des bagages volumineux sont acceptés en cabine (violoncelle) ou en soute (vélo, planche à voile… etc) en décrire le stockage et l'arrimage.

Point d) Existence de consignes générales de chargement du fret en fonction des caractéristiques de soute (accessibilité soute/cabine, classification de sécurité incendie, ventilation, chauffage, volume offert, limite de charge plancher) et des dimensions des portes fixant les masses et dimensions de colis admissibles. Précautions obligatoires pour éviter les accidents corporels et dégradations de l'avion (protection des planchers, seuils et cadres de portes).

Ordre de chargement (par exemple Soute Avant en priorité) utilisation de la béquille si nécessaire. Renvoi aux sections B5-B6 et/ou règles de l'art de l'arrimage du fret.

Point e) les conditions de transport des frets spéciaux identifiés par leurs codes IATA et limitations spécifiques à chacun des types d'appareil exploités.

Point f) règles de circulation dans le périmètre de sécurité « anticollision » (parallèlement à l'avion, sauf véhicules prévus pour approche frontale marche arrière guidée etc.), règle de stationnement des matériels autour de l'avion dans cette zone.

Point g) présence d'instructions

- d'ouverture et fermeture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des portes passagers, porte cargo, porte de service
- d'ouverture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des issues de secours, trappe d'évacuation équipage
- d'ouverture et fermeture de trappe(s) de soute

Ceci peut également figurer en partie B pour chacun des types d'avion.

Point h) définition d'un périmètre de « sécurité incendie » et d'une zone dangereuse « moteur/APU » indiquant les dimensions de la zone de souffle à l'arrière des moteurs et en sortie d'APU et de la zone d'aspiration à l'avant des moteurs au régime ralenti et au régime de mise en mouvement.

Point i) présence d'une procédure indiquant les consignes de sécurité lors des phases de démarrage de départ et d'arrivée au parking :

- Pour le personnel (feux anticollision _ mise en route _ zone de souffle et d'aspiration libres et à l'arrivée attendre l'arrêt complet des moteurs)
- Pour les passagers (pas de circulation à proximité d'un poste où l'avion a ses moteurs en fonctionnement)
- Pour le matériel (avant mise en route aucun matériel ou véhicule en zone critique moteur/APU,
- Pour l'avion (portes fermées pendant le fonctionnement des moteurs).

Point k) les documents comprennent au moins le plan de chargement, le devis de masse et centrage, l'ordre de plein carburant, et le document de transport de marchandises dangereuses (NOTOC).

Point l) l'occupation à plusieurs d'un même siège est possible s'il s'agit d'un adulte et d'un bébé uniquement.

L'exploitant peut dans un document séparé **décrire une structure organisationnelle incluant les responsabilités et l'autorité pour la gestion de toutes les fonctions de services d'assistance en escale**. L'organigramme de cette structure doit définir la chaîne de responsabilité liée aux éléments suivants, le cas échéant:

a) l'administration et organisation de l'escale, avec un chef d'escale et ses adjoints;
b) service de piste ou trafic (TFC)
c) service aux passagers ou le passage (KP)
d) service des bagages ou manutention
e) service de cabine ou nettoyage
f) service du contrôle de la masse et du centrage
g) matériel de servitude au sol ou assistance avions (marshaling, tractrices)
h) service d'avitaillement
i) service sûreté des passagers et de leurs bagages.

En cas de sous-traitance, l'exploitant doit s'assurer que :

- les exigences en matière de formation ;
- les processus de manutention ;
- les procédures et des pratiques pour toutes les opérations de services d'assistance en escale seront exécutées conformément à politique de sous- traitance et ses procédures préalablement approuvées par l'ANAC

L'exploitant doit indiquer qu'il demeure responsable des services d'assistance en escale, même si des fonctions et tâches ont été déléguées en sous-traitance, en totalité ou en partie, à un fournisseur de services.

8.2.3 Procédures de refus d'embarquement

RACI 3006.B.090 et RACI 3006.D.100

8.2.3. Procédures de refus d'embarquement - Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certaines indications physiques - qu'ils sont sous l'influence de médicaments ou de drogues, à l'exception des patients sous surveillance médicale appropriée, sont refusées à l'embarquement.

8.2.4 Procédures dégivrage et anti-givrage au sol

8.2.4 Description de la politique et des procédures de dégivrage et d'anti-givrage des avions au sol. Elles doivent comporter une description des types et effets du givre et autres contaminants présents sur toutes les parties de l'avion suite à dépôt ou projection lors des déplacements au sol et lors du décollage. De plus, la description doit porter sur les Types de fluides utilisés, y compris :

a) noms de marque ou dénominations commerciales ;
b) caractéristiques ;
c) et précautions et limite d'utilisation du fluide (dilution, basse température, chauffage, pression).
d) temps de protection HOT ;
e) incidences sur les performances de l'avion

Lorsque l'exploitant peut être exposé à des conditions givrantes régulièrement, ce chapitre doit comprendre :

- un rappel des effets des « contaminants » sur la surface de l'avion,
- un rappel des conditions propices à la formation de givre,
- une description des procédures de dégivrages/anti-givrage couvrant tous les points du 1 de l'AMC au RACI 3006.D.185 que l'exploitant met en œuvre et dans quelles conditions ces procédures sont mises en œuvre,

- un tableau de synthèse indiquant pour chacun des types de fluides utilisés les durées de protection estimées avant le décollage en fonction du produit, de la méthode utilisée, de sa dilution, des conditions MTO. Il spécifiera que ces tableaux ne sont que des guides
- le mode opératoire pour le dégivrage et anti-givrage (avec prise en compte de la configuration APU, moteurs à l'arrêt ou en fonctionnement. de l'écart entre la température OAT et le point de congélation du liquide protecteur).
- un énoncé des limitations aux décollages induites par ces opérations (limitation de masse) et des procédures de manœuvre (effort au manche, taux de montée) écrite par le constructeur. Renvoi au programme d'entraînement et contrôle périodique de la partie D possible.
- lorsque le dégivrage/anti-givrage de l'aéronef est assuré par un sous-traitant, un énoncé des informations que les équipages doivent fournir au sous-traitant ou obtenir de ce dernier.
- le cas échéant, un renvoi aux consignes particulières liées au type d'aéronef décrites en partie B.

8.3 PROCEDURE DE VOL

8.3.1 Politique IFR/VFR :

8.3.1. Description de la politique pour autoriser les vols VFR ou pour exiger que les vols soient IFR ou pour passer de l'un à l'autre.

Ce chapitre devrait indiquer clairement si l'exploitant s'autorise ou s'interdit l'exploitation en VFR et présenter clairement sa politique IFR/VFR.

Lorsque la société autorise un changement de régime de vol, justifié par des raisons opérationnelles, lister toutes les précautions à prendre lors de la phase transitoire (règles de l'air, fréquences à contacter…).

8.3.2 Procédure de navigation :

RACI 3006.D.055, RACI 3006.D.060, RACI 3006.D.210 et RACI 3006.D.215

8.3.2. Description de l'ensemble des procédures de navigation correspondant au type et à la zone d'exploitation. Il faut tenir compte :

a) **Briefing départ, avant décollage et approche**;
b) des procédures de navigation standard, y compris les méthodes permettant d'effectuer des contrôles croisés indépendants de la saisie de données sur clavier, lorsque celle-ci affecte la trajectoire de vol de l'avion ;
c) de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;
d) de la navigation de surface (RNAV) ;
e) de la replanification en vol ;
f) des procédures en cas de dégradation des systèmes ;
g) et de la séparation verticale réduite (RVSM).

Chacune des procédures de navigation utilisées par la compagnie doit être correctement décrite (Standard, MNPS et Polaires, RNAV/RNP, RVSM).

L'exploitant doit décrire la procédure générale de replanification en vol et la procédure en cas de dégradation des systèmes en vol compte tenu du type d'exploitation effectuée et des espaces traversés (référence à la partie B et à la partie C possible).

L'exploitant doit établir et mettre en œuvre des procédures relatives aux briefings **départ, avant décollage et approche** qui sont des moyens essentiels d'assurer que l'équipage s'est accordé sur la conduite du vol avant les phases critiques que sont le **départ et l'approche**.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier spécifique ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RACI 3006.D.060: MNPS.
RACI 3006.D.060: RNAV/RNP.
RACI 3006.D.055: RVSM.

8.3.3 Procédures de calage altimétrique

L'exploitant doit définir le calage altimétrique à utiliser en fonctions des différentes phases de vol. La procédure décrite doit traiter le cas des zones particulières (RVSM).

8.3.4 Procédures du système avertisseur d'altitude

RACI 3006.K.040

Décrire l'utilisation de ce système.

8.3.5 Procédures afférentes au dispositif avertisseur de proximité du sol instructions ainsi les exigences de formation pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
RACI 3006.D.240

La réponse du pilote aux différents types d'alarmes GPWS doit être correctement décrite.
Cette description doit être exhaustive et citer chaque message dans les différents modes de GPWS (au maximum 7 modes) installés sur les aéronefs de l'exploitant.
Ces informations peuvent figurer en partie B.

L'exploitant doit définir des consignes aux équipages en cas d'alerte MSAW (action et phraséologie).

Pour ce qui concerne le CFIT décrire les procédures et actions associées aux points suivants :

- Comparaison entre altimètres (cross check)
- Comparaison altimètres / sonde
- Vérification des plans de descente
- Vérification des calages altimétriques
- Exécution des listes de vérification (check list)

8.3.6 Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (TCAS)

RACI 3006.D.245, et RACI 3006.K.050

La réponse du pilote aux avis et alarmes TCAS (TA/RA) doit être correctement décrite. Ces informations peuvent figurer en partie B.

8.3.7 Politique et procédures de gestion en vol du carburant

Appendice RACI 3006.D.225

L'exploitant doit correctement définir :

- quand les comparaisons entre le carburant prévu et le carburant consommé seront effectuées par le Commandant de bord ;
- dans quelles conditions le Commandant de bord doit envisager d'anticiper le dégagement en route
- quand le commandant de bord devra se déclarer en situation d'urgence.

8.3.8 Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel

RACI 3006.K.055

8.3.8. Procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment :

a) orages ;
b) conditions givrantes ;
c) turbulences ;
d) cisaillement de vent ;
e) jet-stream ;
f) nuage de cendres volcaniques ;
g) fortes précipitations ;
h) tempêtes de sable ;
i) ondes de relief ;
j) inversions significatives de température ;
k) et rabattants.

8.3.9 Turbulence de sillage et souffle rotor

8.3.9. Critères de séparation liés aux turbulences de sillage et au souffle rotor compte tenu des conditions de vent et de la localisation de la piste.

8.3.10 Membres de l'équipage de conduite à leurs postes

RACI 3006.D.150

8.3.10. Exigence pour les membres d'équipage d'occuper leurs postes ou sièges respectifs lors des différentes phases de vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.11 Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers

RACI 3006.D.160

8.3.11. Exigences relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais par les membres d'équipage et les passagers pendant les différentes phases du vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.12. Admission au poste de pilotage

RACI 3006.B.095

8.3.12. Conditions d'admission au poste de pilotage de personnes autres que les membres de l'équipage de conduite. La politique d'admission d'inspecteurs de l'Autorité doit également être incluse.

La politique d'admission au poste de pilotage doit être strictement conforme au RACI 3006 .B.095.

Il convient en particulier de rappeler que le commandant de bord doit s'assurer que:

- dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;
- et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisés avec les procédures de sécurité applicables.

La politique en matière de sûreté pour l'accès au poste de pilotage peut être décrite ici ou en partie A10.

8.3.13 Utilisation des sièges équipages vacants

8.3.13. Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

8.3.14 Incapacités des membres de l'équipage de conduite

8.3.14. Procédures à suivre en cas d'incapacité en vol de membres de l'équipage de conduite. Des exemples types d'incapacité et les moyens de les reconnaître doivent être spécifiés.

8.3.15 Exigences en matière de sécurité cabine

RACI 3006.D.165, RACI 3006.D.170

8.3.15. Procédures portant sur :

a) la préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices ;
b) les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent assister le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'avion ;
c) les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;
d) les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant.
e) l'autorisation de fumer à bord.

Il doit exister une check-list par appareil en vue de la préparation de la cabine avant le vol, et la manière dont le Commandant de bord s'assure de son exécution (possibilité de faire référence à la partie B).

L'exploitant doit définir des procédures appropriées de vérification après l'embarquement s'agissant de la position des passagers particuliers (personnes âgées, handicapés, enfants, mais aussi passagers non admissibles...) et de la position des bagages afin de laisser libres les couloirs et issues, ainsi qu'une procédure de vérification des toilettes (RACI 3006.D.220, requis seulement si 1 PNC est requis).
Les particularités liées à l'exploitation d'avions sans PNC doivent être prises en compte.

8.3.16 Procédures d'information des passagers

RACI 3006.D.115

8.3.16 Contenu, dispositifs et moment de l'information des passagers conformément à la réglementation applicable.

8.3.17 Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués

RACI 3006.D.235

8.3.17. Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués - Procédures d'utilisation des systèmes de détection des radiations cosmiques ou solaires et d'enregistrement des relevés, comprenant les actions à entreprendre en cas de dépassement des valeurs limites spécifiées dans le manuel d'exploitation. Egalement procédures, y compris celles de circulation aérienne, à suivre suite à une décision de descente ou de déroutement.

Les dispositions du RACI 3006.D.235 concernant l'exposition aux radiations cosmiques devront être prise en compte dans ce paragraphe.

8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS

8.4. *Opérations tout temps* - Description des procédures opérationnelles associées aux opérations tout temps. (voir sous-parties D et E)

Tous les exploitants doivent décrire, s'agissant de l'utilisation des minimums au décollage, comment le CDB s'assure que la RVR ou la visibilité dans le sens du décollage est supérieure aux minimums applicables, en traitant notamment les points suivants:

- les possibilités d'évaluation de la RVR/Visibilité par le pilote
- les cas ou le CDB doit s'assurer que les LVP sont en vigueur
- les cas d'exigence de RVR multiples,
- éventuellement les conditions particulières relatives aux LVTO avec RVR<150/200m

S'agissant de l'utilisation des minimums opérationnels pendant le vol pour les exploitants détenant une autorisation LVP, cette section comprend également :

- les conditions pour poursuivre vers l'aérodrome de destination en fonction des dernières informations météo disponibles (RACI 3006.D.180)
- les conditions pour le commencement et la poursuite de l'approche (RACI 3006 D.255),
- les règles d'utilisation des tableaux de conversion visibilité / RVR (app 1 au RACI 3006.D.180)- les références visuelles minimales à la décision

Les exploitants souhaitant obtenir une autorisation LVP se renseigneront auprès de l'ANAC.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RACI 3006.E.015 a. RACI 3007.E.015b: Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.

8.5 ETOPS

RACI 3006.D.065 et RACI 3006.D.070

L'autorisation ETOPS fait l'objet d'un dossier spécifique. Une note détaillant comment constituer le dossier de demande est disponible auprès de l'ANAC.

Approbations/acceptations opérationnelles :
RACI 3006.D.065 et RACI 3006.D.070: autorisation ETOPS

8.6 Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées par rapport à la configuration de type

RACI 3006.B.085, RACI 3006.K.005

Le préambule de la LME peut figurer ici ou en partie B.9. selon le choix de l'exploitant (voir guide de rédaction partie B).

8.7 Vols non commerciaux

8.7 Procédures et limitations relatives aux :

a) vols d'entraînement ;
b) vols de contrôle ;
c) vols de livraison ;
d) vols de convoyage ;
e) vols de démonstration ;
f) et vols de mise en place ;
g) ainsi que le type de personnes pouvant être transportées lors de tels vols.

Définir les méthodes d'exploitation et la composition de l'équipage lors des vols autres que de transport public.
En particulier, pour ce qui concerne les avions monopilotes exploités à deux, définir impérativement la composition de l'équipage lors des vols de convoyage et de mise en place.

Indiquer, le cas échéant, les conditions d'archivage des dossiers de vol des vols particuliers notamment pour tenir compte des temps de vol, de service et de repos des équipages ainsi que du suivi de l'entretien des aéronefs.

8.8 EXIGENCES EN MATIERE D'OXYGENE

RACI 3006.D.230; RACI 3006.K.140, RACI 3006.K.145, RACI 3006.K.150, RACI 3006.K.155 et leurs appendices, IEM

L'exploitant doit correctement décrire dans son manuel d'exploitation l'équipement en oxygène ainsi que les conditions d'utilisation adaptées à chaque avion. Il n'est pas acceptable qu'un exploitant décrive dans son manuel d'exploitation des équipements en oxygène non installés dans ses avions.

8.8.1. Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.
8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour:

a) l'équipage de conduite ;
b) l'équipage de cabine ;
c) et les passagers.

L'exploitant doit faire un rappel suffisant de la réglementation compte tenu de son exploitation. Ce rappel doit présenter le nombre de systèmes distributeurs, les décrire (masque à pose rapide ou non, bouteille portatives...) et les quantités requises.

Si l'équipement de la flotte de l'entreprise est standardisé, il est recommandé que la description des systèmes distributeurs d'oxygène et leurs modes d'utilisation figure dans cette section. Dans le cas contraire, il est souhaitable que cette description figure dans les différentes parties B du manuel d'exploitation.

9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.

RACI 3006.B.065, RACI 3006.B.070, RACI 3006.B.080, RACI 3006.D.270, Sous-partie R dont RACI 3006.R.025, RACI 3006.R.075. S'agissant du transport des armes, voir aussi le manuel de sûreté OACI

9.1(a) : la politique de l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses

9.1(b) : les conseils relatifs aux exigences en matière d'acceptation, d'étiquetage, de manutention, d'arrimage et de séparation des marchandises dangereuses

9.1(c) : les procédures de réponse à une situation d'urgence impliquant des marchandises dangereuses

9.1(d) tâches de tous les personnels impliqués, conformément à la réglementation applicable

9.1(e) instructions pour le transport des employés de l'exploitant

9.2 : Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et de sport.

- ☞ CAS D'UNE SOCIETE NON-AUTORISEE

- Dans le 9.1(a) l'exploitant doit indiquer qu'il s'interdit le transport de marchandises dangereuses et qu'il en informe ses sous-traitants.

- Le 9.1(b) inclut au minimum les fac-similés d'interdiction d'emport de marchandises dangereuses. Cette interdiction :
- concerne tous types de bagages (cabine, soute, fret, objets personnels des passagers) ;
- doit faire l'objet d'une information dans les billets passagers, d'un affichage au point d'enregistrement et au point de vente dans les aéroports.... conformément aux dispositions du RACI 3006.R.075 et à celles du chapitre 2.1 de la 9ème partie de la DOC 9284

Les mêmes consignes d'information doivent être suivies pour le transport du fret.

Il faut également inclure :

- Une information permettant de reconnaître les colis dangereux (étiquetage)
- Une information sur les produits dangereux qui peuvent se trouver dans les bagages courants.

- Le 9.1(c) prévoit la rédaction d'un rapport relatif aux incidents et accidents de marchandises dangereuses (RACI 3006.R.085) suite à un transport non déclaré de marchandises dangereuses. Ce rapport doit être présenté dans ce paragraphe ou en section A.11.

- 9.1 d et e) sans objet.

- 9.2 La société, non autorisée à effectuer le transport par air de marchandises dangereuses, doit indiquer dans son manuel d'exploitation qu'elle s'interdit le transport d'armes et de munitions de guerre (les munitions de guerre étant des marchandises dangereuses).

S'agissant du transport d'armes et munitions de sport, l'entreprise doit clairement indiquer dans son manuel si elle s'autorise à les transporter.
Si l'entreprise compte transporter des armes et munitions de sports, leurs conditions de transport doivent être correctement décrites et doivent prévoir notamment les points suivants :

- acceptation, chargement, déchargement.
- mesures de sûreté
- formation du personnel,
- autorisations à obtenir (notamment si les armes ne peuvent pas être rangées dans un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ou si les armes à feu ne peuvent pas être déchargées)
- information des sous-traitants.

☞ CAS D'UNE SOCIETE AUTORISÉE

RACI 3006.B.065, RACI 3006.B.070, RACI 3006.B.080, RACI 3006.D.270 (e), Sous-partie R, Instructions Techniques de l'OACI (Doc 9284-AN/905). S'agissant du transport des armes, voir aussi le manuel de sûreté AC doc.3

Cette autorisation fait l'objet d'un dossier spécifique.

Acceptations/approbations opérationnelles :

- **RACI 3006.R.020 : autorisation de transport de marchandises dangereuses**
- **RACI 3006.R.080. a : programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir partie D du manex)**

Acceptations/approbations particulières :

- **RACI 3006.B.065.b: conditions spéciales de transport des munitions de guerre (sûreté + marchandises dangereuses)**
- **RACI 3006.B.070.b.1 : autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté +marchandises dangereuses).**

10. SÛRETÉ

Sous partie S, IEM RACI 3006.S.005

10.1 Consignes et conseils non confidentiels en matière de sûreté devant inclure le pouvoir et les responsabilités du personnel d'exploitation. Les politiques et procédures permettant d'appréhender et de reporter des délits criminels à bord, tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces d'attentat à la bombe et un détournement doivent également être spécifiées.

10.2 Description des mesures préventives et de la formation concernant la sûreté.

Note : il est possible de préserver le caractère confidentiel de certaines parties des consignes et lignes de conduite en matière de sûreté.

10.3 La description du programme de sûreté est considérée comme partie intégrante du manuel d'exploitation. Les dispositions non confidentielles de cette description doivent couvrir l'ensemble des points de l'AMC à l'RACI 3006.S.005. Notamment les points suivants doivent être correctement traités :

- ☞ **nomination d'un correspondant sûreté**

- ☞ **définition de la sûreté et ses objectifs, politique sûreté de l'exploitant et engagement de l'exploitant que ses personnels respectent les règles et les dispositions particulières de sûreté en vigueur sur les aéroports qu'il dessert**

- ☞ **organisation de la sûreté au sein de l'entreprise:**

- description du programme en tant que "système sûreté" cohérent avec le réseau des vols, l'identité des vols assurés et la flotte exploitées. Ce système doit être capable de traiter différentes nature de menaces, qu'elles soient permanentes ou temporaires.
- mise en évidence des liens hiérarchiques entre le responsable sûreté et les responsables désignés et des liens fonctionnels avec les chefs des escales et le chef des PN
- description du retour d'information au responsable sûreté
- description des moyens de communication et d'adaptation à de nouvelles menaces (pour décider si nécessaire de mesures supplémentaires et communication au commandant de bord et chefs d'escales)

- **maîtrise de l'information :**

- références réglementaires. L'exploitant connaît-il les mesures de sûreté à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie
- description de tous les véhicules d'information disponibles : il doit exister un moyen rapide d'information aux équipages et chefs d'escale au départ de chaque escale (ex message SITA)
- gestion de la confidentialité des informations relatives aux mesures à appliquer (ex diffusion contrôlée et restreinte d'au moins la partie confidentielle du chapitre 10)

- programme de suivi de la sûreté : dispositions pour le contrôle du respect de la qualité et de l'efficacité des mesures sûreté applicables (4.2.g), compte-rendu des incidents de sûreté (RACI 3006.S.015) adressé au responsable sûreté, et en cas de détournement, rapport d'événement adressé à l'Autorité.

- plans d'actions en urgence et notamment prévoir des mesures de sauvegarde en cas d'acte illicite afin d'en limiter les conséquences et l'usage des règles de l'air

- maîtrise des sous-traitants : description des clauses contractuelles utilisées en matière de formation et d'application des mesures sûreté exigées (ex contrat IATA)

10.4 Chacun des domaines suivants devraient être traités par l'exploitant :

- la protection des aéronefs dont l'accès aux aéronefs en stationnement pendant les escales courtes, longues et de nuit, L'accès au poste de pilotage en vol (RACI 3006.S.025) et les visites de sûreté de l'aéronef (RACI 3006.S. 020),
- le traitement des passagers dont la concordance documentaire du passager, le transport de personnes d'escorte armées et de diplomates
- le traitement des bagages de soute dont l'acceptation de bagages dévoyés, la protection des bagages des équipages, et le rapprochement entre le passager et son bagage selon au moins deux niveaux de menace
- le traitement du fret, du courrier et des colis express.
- le traitement du commissariat de bord
- le traitement de vol classé sensible par l'Etat.

Chacune de ces mesures doit être complétées de mesures additionnelles ou renforcées dans les cas suivants :

- élévation générale de la menace ;
- évolution de l'identité de l'exploitant commercial (code du vol) ;
- évolution du réseau desservi.

Les modalités d'application doivent être décrites de manière à ce que le commandant de bord puisse en contrôler le respect.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RACI 3006.S.010 : programme de formation à la sûreté**

Approbations/acceptations particulières :

- **RACI 3006.B.065.b: conditions spéciales de transport des armes (sûreté)**
- **RACI 3006.B.070.b.1 : autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)**

11. TRAITEMENT, NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS

RACI 3006.B.050, RACI 3006.B.055, RACI 3006.B.085, RACI 3006.B.155, RACI 3006.R.085, Annexe 13 de l'OACI

Procédures relatives au traitement, à la notification et au compte rendu d'évènements. Cette section doit comprendre :

a) les définitions des événements et les responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées ;
b) les illustrations des formulaires utilisés pour le compte-rendu de tous types d'évènements (ou des copies des formulaires proprement dits), des instructions sur la façon de les renseigner, les adresses auxquelles ils doivent être envoyés et le temps imparti pour cela ;
c) en cas d'accident, une description des différents départements de la compagnie, et, conformément aux dispositions relatives aux enquêtes techniques sur les accidents de l'aviation civile, des différentes autorités et organisations qui doivent être informés, la manière de le faire et dans quel ordre ;
d) les procédures de notification verbale aux unités des services de la circulation aérienne en cas d'incidents impliquant des avis de résolution ACAS (RA), des périls aviaires, des marchandises dangereuses et des conditions dangereuses ;
e) les procédures de transmission de compte-rendus écrit relatifs aux incidents de circulation aérienne, aux avis de résolution ACAS (RA), aux collisions avec oiseaux, et aux comportements illicites ;
f) les procédures de compte-rendu pour assurer la conformité aux paragraphes RACI 3006.B.085(b) et RACI 3006.D.270. Ces procédures doivent inclure des procédures de compte-rendu internes relatives à la sécurité, à suivre par les membres d'équipage, conçues de telle sorte que le commandant de bord soit immédiatement informé de tout incident qui a, ou aurait pu, mettre en danger la sécurité pendant le vol, et qu'il soit tenu au courant de toute information pertinente.

a) Les définitions données dans le RACI 3006.D.270 de l'accident, de l'incident et de l'incident grave doivent être reprises dans ce paragraphe.

NB : Si la compagnie est autorisée à effectuer du transport de marchandises dangereuses, il est recommandé que le manuel d'exploitation définisse les notions d'incident, incident grave et accident concernant des marchandises dangereuses.

b) Ce paragraphe doit présenter tous les types de formulaires utilisés par l'exploitant ainsi qu'une liste des types d'événements devant faire l'objet d'un compte-rendu par le commandant de bord. Les formulaires de compte-rendu doivent être à jour, contenir toutes les informations requises et couvrir tous les cas cités par le RACI 3006.D.270 dont notamment :

- Le compte rendu par le CDB à l'ANAC dans les 72 heures de tout accident/incident (RACI 3006.D.270 b) de préférence au moyen du CEE et/ou le rapport de péril aviaire, foudroiement.....
- Le compte rendu par le CDB ou son représentant, en utilisant un formulaire conforme au modèle prévu à cet effet, de tout incident de CA dans un délai de deux semaines au bureau national Airprox (RACI 3006.D.270)
- Le rapport circonstancié par l'exploitant à l'ANAC dans les 72 heures de tout incident lié au transport de MD et le cas de MD non déclarées ou mal déclarées et découvertes dans le fret ou les bagages des PAX (RACI 3006.R.085).
- Le rapport à l'Autorité par le CDB de toute intrusion illicite (RACI 3006.D.270 d5)
- le rapport d'incident post crise de tout acte illicite à bord de l'avion par le CDB ou l'exploitant, transmis au responsable de la sûreté de l'exploitant, lequel le retransmet à la Mission Sûreté Défense d (RACI 3006.S.015)

Il est recommandé de limiter le nombre de formulaires distincts, mieux vaut un seul formulaire adapté à plusieurs types d'incidents. Il convient toutefois de noter que l'A.S.R ("Air Safety Report" type BASIS) n'est pas un support acceptable pour le compte rendu d'un incident CA, sauf acceptation explicite par les autorités compétentes de la navigation aérienne.

NB : Par ailleurs, il convient de noter que la délivrance de certaines autorisations particulières d'exploitation (ETOPS, RVSM, MD.....) est subordonnée à la mise en œuvre de procédures de surveillance générale de l'exploitation, qui prévoient des comptes-rendus d'incidents spécifiques. L'exploitant doit donc coordonner les informations du manuel d'exploitation relatives aux incidents/accidents avec ces conditions de délivrance des autorisations particulières.

c) Le manuel d'exploitation doit également définir les consignes pour tout membre d'équipage, de l'escale ou de la compagnie en cas d'accident. Il est recommandé de dissocier les actions à effectuer immédiatement pendant l'exploitation du vol (notification, déclaration....) des autres (comptes-rendus....).

S'agissant des consignes à appliquer pendant l'exploitation du vol, cette section du manuel d'exploitation doit décrire :

- l'organisation des premières mesures de secours par le CDB ou tout autre membre d'équipage valide. L'organisation des secours depuis la permanence RACI 3006 le cas échéant (transmission de la liste de matériel de sécurité-sauvetage RACI 3006.B.055, nombre et identité des pax...).
- le rôle de l'exploitant en cas d'accident au niveau de la conservation des éléments d'enquête et des procédures pour conserver en lieu sûr les enregistrements de vol et les enregistreurs de bord jusqu'à ce qu'il en soit mis à disposition du Bureau Enquêtes Accidents (BEA) conformément aux dispositions réglementaires en vigueur en matière d'enquête accidents et le rôle de l'équipage quand à l'utilisation des enregistreurs de vol (interdiction d'arrêter volontairement les enregistreurs de paramètres et le CVR, sauf si les données du CVR, à préserver pour une enquête, seraient effacées autrement (RACI 3006.B.085 -9 (i) (ii) (iii))

- le rôle du CDB pour la mise à jour du compte rendu matériel (RACI 3006.D.270 (b)).
- le rôle de la permanence opérationnelle et de l'escale, en lien avec l'entretien en ligne en cas d'incident et d'accident (notamment en matière de préservation des indices matériels).
- une notification immédiate au BEA.
- une déclaration de l'incident/accident est effectuée sans retard par le CDB à l'organisme de circulation aérienne avec lequel il est en contact ou à défaut au responsable de l'aérodrome le plus proche. en cas d'empêchement du CDB, la déclaration de l'incident/accident au BEA par l'exploitant de l'aéronef

Après le vol, ces consignes doivent prévoir l'usage (par le CDB ou le cas échéant par l'exploitant) du formulaire de compte rendu adapté à chaque type d'incident/accident, décrit au paragraphe b de cette section du manuel d'exploitation.

d) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de notification immédiate par le CDB à l'ATC (RACI 3006.D.270) :

✓ Les observations régulières et irrégulières pendant les phases de croisière et de montée initiale du vol tel que les conditions dangereuses influant sur le vol et intéressant les autres appareils (dont événement météo inhabituel, nuage de cendres volcaniques, niveau de radiation élevé)

Note : les observations régulières doivent être reportées sur le plan de vol exploitation

✓ de tout incident CA (AIRPROX et réclamation)
✓ de péril aviaire
✓ d'urgence en vol avec Marchandises Dangereuses
✓ d'irrégularité des installations de navigation.
✓ d'acte illicite en cours (RACI 3006.S.015)

e) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de comptes-rendus écrits relatifs aux incidents de la circulation aérienne.

f) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de compte rendu par tout membre d'équipage au CDB (RACI 3006.B.085 ex: incidents cabine) et les systèmes de recueil des témoignages par l'exploitant dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols (RACI 3006.B.040).

12. REGLES DE L'AIR

Les règles de l'air y compris :

a) les règles de vol à vue et aux instruments ;
b) l'application territoriale des règles de l'air ;
c) les procédures de communication, y compris les procédures en cas de panne des dispositifs de communication ;
d) les informations et consignes afférentes à l'interception des avions civils ;
e) les circonstances dans lesquelles une veille radio doit être maintenue ;
f) les signaux ;
g) le système horaire utilisé en exploitation ;
h) les clairances du contrôle de la circulation aérienne, la conformité au plan de vol et les comptes-rendus de position ;
i) les signaux visuels utilisés pour avertir un avion non autorisé qu'il survole ou qu'il est sur le point de survoler une zone dangereuse, interdite ou réglementée ;
j) les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse ;
k) les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, la description et l'utilisation des aides à la signalisation ;
l) et les signaux d'urgence et de détresse.

Cette section doit au minimum comprendre une copie conforme de la réglementation en vigueur à la date de rédaction. Il convient donc de préciser la version du RCA utilisée pour la rédaction de cette partie.

13. LOCATION

1.165, circulaire sur les affrètements

Une description des dispositions contractuelles prises dans le cadre opérationnel en cas de location, des procédures associées et des responsabilités de l'encadrement.

L'exploitant décrit ici les procédures mises en œuvre dans les différents cas de location :

- prise en location coque nue (la compagnie loue un aéronef coque nue et l'inscrit sous son CTA)
- mise en location coque nue (la compagnie donne un aéronef coque nue en location et le retire de son CTA)
- prise en location avec équipage complet (la compagnie affrète une autre compagnie),
- mise en location avec équipage complet (la compagnie est affrétée par une autre compagnie).

Et selon la nationalité de l'exploitant avec lequel le contrat est passé :

- Ivoirien,
- Etranger

Ces procédures décriront précisément les cas où l'autorité doit donner son approbation comme requis au paragraphe 1.165, les responsabilités de l'exploitant lors des opérations, les cas de sous-affrètement.
L'exploitant décrira également la procédure de sélection de ces partenaires (méthode, services en charge…), puis, s'il existe, le suivi particulier qui en est réalisé.

PARTIE B : UTILISATION DE L'AVION - ELEMENTS RELATIFS AU TYPE

CHAPITRE III : PARTIE B - UTILISATION DE L'AVION - ELEMENTS RELATIFS AU TYPE

0 INFORMATIONS GENERALES ET UNITES DE MESURE

0.1 Informations générales (par exemple dimensions de l'avion), y compris une description des unités de mesure utilisées pour l'exploitation du type d'avion concerné et tables de conversion.

0.1.1. Généralités

Type d'aéronef
Nombre de place, avec toilette (s), soute ou sans soute…

0.1.1.2 Trois vues de l'avion (Schéma)

0.1.1.4 Portes et issues (Schéma)

0.1.2 Description des différentes unités de mesure

0.1.2.1 Unités de mesure

0.1.2.2 Formules de conversion

0.1.2.3 Tableaux de conversion

1. LIMITATIONS

(RACI 3006 – sous parties F, G, H et I– Classes de performances …)

1.1 Description des limitations certifiées et des limitations opérationnelles applicables, y compris :

1.1.1 Les bases de certification (RACI 4007, etc.) :

- version du JAR ou de la FAR utilisée pour la certification
- référence du CDN de type et date de certification et/ou des extensions de ce CDN
- référence et date du CLN démontrant la conformité de l'appareil aux exigences d'un des chapitres du volume I du RACI 4007 (nuisances sonores)

1.1.2 La disposition des sièges passagers pour chaque type d'avion avec schéma :

- nombre maximal de passagers prévu par le CDN individuel
- plan d'aménagement des différentes configurations prévues par l'exploitant y compris en version mixte, cargo ou sanitaire. Les sièges passagers doivent être clairement différenciés des autres sièges de structure. Le plan d'aménagement peut figurer en partie B.6.
- configuration maximale en siège passagers (qui doit être approuvée lorsqu'elle est différente de celle figurant au manuel de vol)

1.1.3 Les types d'exploitation approuvé (IFR/VFR, Cat II / III, type de RNP, vols en conditions givrantes connues, etc.):

- VFR
- IFR
- ETOPS : préciser la durée maximale d'éloignement
- B-RNAV : préciser le niveau de RNP
- RVSM
- LVTO : RVR autorisée
- CAT II / CAT III : DH et RVR autorisées
- MNPS
- vol en conditions givrantes connues
- approches fortes pente
- marchandises dangereuses

1.1.4 La composition de l'équipage:

- équipage de conduite : nombre minimal certifié et/ou opérationnel des PNT requis
- équipage de cabine : nombre minimal certifié et/ou opérationnel de PNC requis par version d'aménagement

1.1.5 La masse et le centrage:

- limitations de masses structurales certifiées : MTOW - MLW - MZFW - MRW – MOW
- limites de centrage certifiées
- résistance structurale maximale des planchers
- charge maximale et volume admissible dans chaque compartiment bagage

1.1.6 Les limitations de vitesses:

- vitesses maximales : VNE, VMO, MMO
- Vitesses limites associées à la manœuvre et à l'utilisation du train, des volets et des becs
- vitesses minimales de contrôles et vitesse de décrochage (une référence peut être faite à la section B 04 - Performances)
- vitesses maximales diverses : manœuvre et d'utilisation des phares escamotables, des aérofreins, des essuie-glaces (VA, VFE, VLO, VMCG …)

1.1.7 Le domaine de vol :

- facteurs de charge
- rallumage vol des réacteurs et de l'APU
- Limitation de températures
- Plafond d'exploitation

1.1.8 Le domaine de vol Les limitations de vents y compris les exploitations sur pistes contaminées:

Ces limitations doivent être présentées pour les pistes sèches, mouillée ou contaminées pour tous les types d'exploitation envisagés par l'exploitant (y compris en opérations de Cat II).

- vent effectif de face maximal
- vent effectif arrière maximal
- vent traversier maximal

1.1.9 Les limitations de performances en fonction de la configuration applicable:

- limitation de braquage des volets pour chaque phase du vol
- limitations relatives au vol train et/ou volets sortis

1.1.10 La pente de la piste:

- pente montante maximale admissible
- pente descendante maximale admissible

1.1.11 Limitations sur pistes mouillées ou contaminées :

- hauteur maximale du contaminant en fonction de sa nature

1.1.12 Contamination de la cellule :

- Limitation relatives à la protection de l'appareil à l'égard du givrage

1.1.13 Limitations des systèmes :

- Un classement par ATA des limitations systèmes est acceptable

Approbations / acceptations particulières:

RACI 3006.F.015 .a.6 : Configuration maximale en siège passagers

2. PROCEDURES NORMALES

2.1 Procédures normales et tâches attribuées à chaque membre, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification, et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures normales et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

a) pré vol ;
b) avant départ ;
c) calage et contrôle altimétriques ;
d) roulage, décollage et montée ;
e) procédures antibruit ;
f) croisière et descente ;
g) approche, préparation et briefing pour l'atterrissage ;
h) approche à vue ;
i) approche aux instruments ;
j) approche à vue et indirecte ;
k) approche interrompue ;
l) atterrissage normal ;
m) après atterrissage ;
n) exploitation sur pistes mouillées et contaminées.

❖ préambule définissant :

- l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires).
- la symbologie et les codes utilisés dans ce chapitre, avec éventuellement un exemple de check-list
- les consignes associées aux procédures correspondant à toutes les phases de vol (y compris pendant la préparation du vol, le pré vol, le transit) en précisant les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB/OPL/OMN) pour :

  - le déclenchement des actions
  - le déclenchement des check-lists
  - l'utilisation des check-lists (appel/réponse)
  - la clôture des check-lists
  - les règles de contrôle mutuel

- les autres consignes en précisant à chaque fois les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB /OPL/OMN) pour :

- l'utilisation des automatismes : directeur de vol (FD), pilote automatique (AP),auto manette ou auto poussée (A/THR), affichage des paramètres (cap, vitesse, et altitude).

  - le transfert de pilotage
  - la navigation (moyens conventionnels ou autres)
  - les télécommunications
  - les annonces techniques

❖ répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CDB /OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).

❖ procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n) (y compris la préparation du poste).

❖ " procédures développées " rédigées par l'exploitant. Il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures normales développées de la partie B2 du manuel d'exploitation.

❖ schémas (synoptiques, profils de vol ou autres) se rapportant aux phases de vol concernées :
- décollage normal
- décollage normal avec procédure antibruit
- approche à vue
- approche de précision
- approche classique directe
- approche classique indirecte
- approche interrompue

❖ listes de vérifications (check-lists) pour chaque phase du vol. Il est recommandé que ces check-lists soient établies par l'exploitant, et il est nécessaire qu'elles prévoient au moins les vérifications proposées par le constructeur. Il est toléré que, pour les check-lists, l'exploitant renvoie à de la documentation réduite établie par le constructeur (QRH ou autre….) sous réserve que la cohérence de ces check-lists avec les procédures développées soit assurée et que chacun des personnels navigants dispose d'un exemplaire (et des mises à jour correspondantes) de ce document.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RACI 3006.E.015**,** Appendice 1 au RACI 3006.E.015 et IEM à l'appendice 1 au RACI 3006.E.005: Opérations par faible visibilité

- Règles opérationnelles générales

3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

3.1 Procédures anormales et d'urgence et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures anormales et d'urgence et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

a) incapacité de l'équipage ;
b) procédures feu et fumée ;
c) vol non pressurisé et partiellement pressurisé ;
d) dépassement des limitations structurelles tel qu'un atterrissage en surcharge ;
e) dépassement des limites de radiations cosmiques ;
f) foudroiement ;
g) messages de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgences ;
h) pannes moteur ;
i) pannes des systèmes ;
j) conduite pour un déroutement en cas de défaillance technique grave ;
k) alarme de proximité du sol ;
l) alarme TCAS ;
m) cisaillement de vent ;
n) et atterrissage ou amerrissage d'urgence ;
o) procédures d'urgence au départ.
p) feu cabine pour les avions exploités sans PNC…

❖ préambule traitant chacun des aspects suivants :

- l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires). Le respect de la classification ATA est recommandé. S'il s'agit d'un avion muni d'ECAM ou d'EICAS, l'exploitant explicitera comment il distingue les procédures ECAM/EICAS de celles non ECAM/EICAS
- la description des check-lists et de la symbologie utilisée
- la classification en sous-chapitres distincts des procédures en procédures d'urgence d'une part et en procédures anormales d'autre part
- les consignes d'utilisation des procédures anormales et d'urgence en précisant les principes généraux de répartition des tâches et l'application des règles de contrôle mutuel :

    - en identifiant les procédures à effectuer de mémoire, celles à effectuer avec un support (papier ou ECAM/EICAS)
    - les modalités de traitement des pannes.

- la répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CDB/OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).

❖ procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n) :

- l'exploitant doit disposer sur support papier de toutes les procédures (a) à (n). Il n'est donc pas acceptable que des procédures décrites dans l'ECAM/EICAS ne soient pas reprises sur support papier dans le manuel d'exploitation (ceci est vrai a fortiori pour les procédures non ECAM/EICAS).
- l'ensemble des procédures anormales et d'urgences prévues par le constructeur dans le manuel de vol doit être repris.
- l'exploitant doit développer dans cette partie B3 les procédures anormales et d'urgence non traitées par le constructeur, requises par la réglementation opérationnelle et donc relatives à l'exploitation en ligne (par opposition aux procédures relatives aux vols de formation…). Il peut s'agir par exemple des procédures :

    - dépassement limites de radiations cosmiques
    - foudroiement
    - message de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgence
    - arrêt décollage
    - descente d'urgence
    - risques d'abordage (alarme TCAS /ACAS)
    - cisaillement de vent
    - feu cabine pour les avions exploités sans PNC…

- certaines procédures anormales et d'urgence sont développées dans la partie A du manuel d'exploitation. Il est nécessaire que ces procédures soient reprises en partie B sauf si aucune disposition de ces procédures spécifique au type d'appareil n'existe. Dans ce cas, l'exploitant peut ne faire figurer en partie B qu'un renvoi à la partie A.
- il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures anormales et d'urgence exigées dans la partie B3 du manuel d'exploitation. En revanche, il est admis que la documentation réduite établie par le constructeur (QRH ou autre….) soit utilisée à bord par l'exploitant. Dans ce cas, la partie B3 du manuel d'exploitation devra être cohérente avec cette documentation réduite, et les commentaires "développés" proposés par le constructeur doivent être traduits en Français dans la partie B3.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RACI 3006.E.015, Appendice 1 au RACI 3006.E005 et IEM à l'appendice 1 au RACI 3006.E.005: Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales

4. PERFORMANCES

(RACI 3006 partie F, G, H, I)

4.0. Les données relatives aux performances doivent être fournies de façon à être utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances - Les éléments relatifs aux performances, qui fournissent les données nécessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances, doivent être inclus pour pouvoir déterminer :

a) les limitations de montée au décollage - masse, altitude, température ;
b) la longueur de piste au décollage (sèche, mouillée, contaminée) ;
c) la trajectoire nette de vol pour le calcul du passage des obstacles ou le cas échéant, la trajectoire de vol au décollage ;
d) les pertes de pente lors de montées en virages ;
e) les limitations de pente en route ;
f) les limitations de pente en approche ;
g) les limitations de pente à l'atterrissage ;
h) la longueur de piste à l'atterrissage (sèche, mouillée, contaminée) y compris les effets d'une panne en vol, d'un système ou d'un composant, si cette panne affecte la distance d'atterrissage ;
i) les limitations dues aux énergies de freinage ;
j) les vitesses applicables aux différentes phases de vol (en considérant l'état de la piste, mouillée ou contaminée).

4.1.1 Données supplémentaires concernant les vols en conditions givrantes - Toute performance certifiée relative à une configuration autorisée ou une déviation de la configuration telle qu'une défaillance du dispositif anti patinage doit être prise en compte.

4.1.2 Si les données relatives aux performances, requises pour la classe de performances considérée, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol approuvé, alors d'autres données acceptables par l'Autorité doivent être incluses. Par ailleurs le manuel d'exploitation peut contenir des références aux données approuvées contenues dans le manuel de vol, lorsque de telles données ne sont pas susceptibles d'être utilisées souvent ou en cas d'urgence.

4.2 Données supplémentaires relatives aux performances - Données supplémentaires comprenant selon le cas :
a) la montée tous moteurs en fonctionnement ;
b) la descente progressive (drift down) ;
c) les effets des fluides de dégivrage ;
d) le vol avec train d'atterrissage sorti ;

e) les vols de convoyage un moteur en panne, pour les avions à 3 moteurs et plus ;
f) les vols effectués en vertu des dispositions de la CDL.

Préambule.

La section B4 apporte, entre autres, les éléments en matière de performances et de limitations opérationnelles pour la préparation des vols. Dans cette optique elle doit être rédigée de manière cohérente, structurée, complète et présentée sous une forme suffisamment pratique d'usage, pour que l'équipage soit à même de préparer sa mission de manière complète et efficace.

Le recours et le renvoi aux Manuels du Constructeur (AFM et FCOM), souvent rencontré dans certaines rédactions, devrait se limiter à certaines données propres à des situations bien particulières auxquelles l'équipage ne sera qu'exceptionnellement confronté. En effet, le renvoi à ces documents, outre le fait qu'il peut être anti-ergonomique et qu'il peut introduire des sources d'erreur, va à l'encontre de l'esprit de l'Appendice 1 au RACI 3006.P.010 et IEM RACI 3006.P.010

En application de ce concept, il est souhaitable que la section B4 soit structurée de la manière suivante et contienne les éléments suivants :

- Un préambule,
- Le rappel des exigences réglementaires pour chaque phase de vol,
- Les consignes, méthodes et données élaborées par la compagnie pour satisfaire à ces exigences, par phase de vol, dans des situations d'exploitation normales,
- Les éléments et données additionnels relatifs à des situations occasionnelles ou à des vols particuliers, non rencontrés habituellement en exploitation.

Les éléments décrits dans la section B4 sont à adapter en fonction de la classe de performance de l'aéronef telle que définie dans le RACI 3006.F.005

1) **Le préambule** devrait comporter :

- Une introduction indiquant l'objet de la section et sa structure.
- Un rappel des documents constructeurs desquels sont tirées les données figurant dans la présente section.
- Le rappel des références de la motorisation de l'avion à laquelle se rapportent les courbes de performances produites.
- Les systèmes particuliers de l'avion, si installés et divergeant du modèle standard, qui ont été pris en compte pour la production des performances.
- Un passage indiquant la référence à la classe de performances qui a servi de base à l'élaboration de la présente section.

- Une liste de définitions propre aux éléments de limitations et de performances utilisés dans la section.

2) **Le rappel des exigences réglementaires** (sauf si déjà données dans la partie A) devrait couvrir chaque phase et situation de vol : décollage, arrêt-décollage, trajectoire au décollage, montée, croisière, descente, attente, remise de gaz en approche, remise de gaz à l'atterrissage, atterrissage.

Cette partie devrait rappeler les éléments de limitation de la classe de performance correspondant à l'avion considéré figurant dans le RACI 3006, et prenant en compte :

- longueurs utilisables déclarées
- distances nécessaires
- vitesses associées et coefficients pondérateurs
- marges de franchissement
- pentes requises
- conditions associées.

Cette partie devrait présenter également le profil standard d'une trajectoire de décollage, avec les éléments associés (issus de la certification) :

- pentes
- vitesses
- configurations avion (position des traînées).

3) **Les méthodes compagnie et données dans des conditions d'exploitation normales**, pour déterminer les performances afin de satisfaire les limitations exigées au paragraphe précédent. Pour des raisons d'homogénéité de présentation, ce paragraphe devrait être traité par phase de vol et dans l'ordre chronologique de son déroulement. Il devrait présenter:

- la méthode d'utilisation des différentes planches de données (courbes ou tableaux) et des éventuels outils informatiques, avec des exemples concrets de calcul.
- un rappel des hypothèses retenues, concernant la configuration avion (braquage becs, volets), les conditions des systèmes (ANTI-SKID, prélèvements d'air), de l'aérodrome et météorologiques (pistes mouillées/contaminées), sur lesquelles sont fondées les données de performances fournies dans la section.
- Une table dressant la configuration avion prédéfinie (train, becs, volets, régime moteurs) dans les phases de décollage et d'atterrissage.
- Les différentes lois de montée, de descente et régimes de croisière possibles, et celles/ceux préférentielles choisies par l'exploitant.
- Le mode opératoire défini par l'exploitant sous forme de consignes aux équipages pour la détermination des performances, par phase de vol.

- Les planches de données nécessaires au calcul des performances. Ces planches doivent correspondre à la version de l'avion et à la motorisation concernée, et doivent couvrir tout le domaine d'exploitation envisagé par l'exploitant. Elles doivent intégrer tous les éléments influant sur les performances relatifs :
  - aux conditions atmosphériques du moment (température, vent, givrage).
  - à l'infrastructure aéroportuaire (pente piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt).
  - à l'état de la piste (sèche, mouillée, contaminée).
  - à la configuration avion (ex : braquage Becs / Volets, inverseurs de poussée, prélèvements d'air, ANTI-SKID, ANTI-ICE).

- Les données doivent également établir les différentes vitesses à adopter qui sont associées aux planches de données correspondantes (V1, Vr, V2, V3,… VREF), et les corrections éventuelles à y apporter suivant les dégradations des conditions de piste.
- Des corrections à appliquer doivent être fournies lorsque les conditions portant sur l'état de la piste ou sur la configuration avion divergent de celles sur lesquelles s'appuient les données de performances (ex : piste mouillée / contaminée, conditions givrantes connues, ANTI-SKID ou ANTI-ICE inopérants, REVERSES inopérantes). Une attention particulière doit être portée sur les données relatives aux pistes mouillées et contaminées, qui doivent être approuvées au acceptées par l'Autorité.

4) **Les éléments et données correspondant à une exploitation non standard** liée à une dégradation des systèmes avions ou à une utilisation particulière de l'avion. Ce paragraphe prévoit selon les cas, les éventualités suivantes :

- la perte d'un moteur en montée et la poursuite du vol sur (N-1) moteurs (montée, croisière, descente et atterrissage).
- la perte d'un moteur en croisière associée aux altitudes de rétablissement (courbes de Drift-Down).
- pour les tri ou quadrimoteurs, la perte de deux moteurs en croisière et les altitudes de rétablissement associées.
- la pratique d'approches sous forte pente.
- l'utilisation de procédures d'atterrissage court.
- les vols réalisés avec certains éléments de la CDL manquants.
- le vol de convoyage avec train sorti.
- le vol de convoyage avec un moteur en panne.
- le vol de convoyage en condition dépressurisée.

5. PREPARATION DU VOL

5.1. Données et consignes nécessaires à la préparation et à la gestion du vol y compris des facteurs, tels que les tableaux de vitesses et les paramètres moteur. Le cas échéant, les procédures avec un ou plusieurs moteurs en panne, les vols ETOPS (notamment la vitesse de croisière un moteur en panne et la distance maximum d'éloignement d'un aérodrome adéquate déterminée conformément au paragraphe RACI 3006.D.065) et les vols vers un aérodrome isolé doivent être incluses.

5.2. La méthode de calcul du carburant nécessaire aux différentes phases du vol conformément à la réglementation applicable. Des informations déjà présentes dans d'autres parties du manuel peuvent ne pas être reprises dans cette partie B5.

Toutefois, une section B5 bien faite peut constituer un bon résumé de l'exploitation de la machine, pour inclusion dans la documentation réduite à bord de l'avion.

Les principaux éléments pouvant être trouvés en section B5 sont listés ci-dessous. Une parenthèse en italique indique dans quelles autres parties du manuel ces éléments peuvent aussi se trouver.

- tableaux ou abaques permettant le pré-calcul du carburant réglementaire pour chaque phase du vol (tableaux de marche par phase de vol ou tableaux d'étape, donnant les consommations de carburant en fonction de la masse avion, du niveau de vol, de la distance, de la température…).L'exploitant spécifie lorsqu'il utilise des forfaits. Un exemple chiffré de préparation du vol doit être fourni.
- vitesses et paramètres moteur en procédures normales et/ou N-1. (B2, B3)
- consignes de préparation des vols applicables aux vols ETOPS (A8.5)

D'autres éléments peuvent également se trouver en section B5, mais ont plutôt vocation à être trouvées dans d'autres sous-parties mentionnées en italique, notamment :

- limitations de masse en fonction du vent, de la température et du QFU pré-calculées sur les terrains usuels (C)
- description de l'utilisation des cartons décollage/atterrissage avec exemple(s) chiffré(s). (B2 ou C) et description des fiches de limitation de masse (OTOW, RTOW) (C)

5.3 Les données relatives aux performances en ce qui concerne la réserve de carburant critique et la zone d'exploitation pour les opérations ETOPS, y compris des données suffisantes pour permettre le calcul de la réserve de carburant critique et de la zone d'exploitation sur la base des donnes approuvées relatives aux performances de l'avion. Les données ci-après sont exigées:

a) des données détaillées relatives à performances moteur (s) en panne, y compris le débit de carburant dans des conditions atmosphériques normales et anormales et en fonction de la vitesse du vent et des paramètres moteurs, le cas échéant, comprenant:

(i) la descente progressive (comprenant les performances nettes); voir RACI 3006. G.025 le cas échéant;

(ii) la couverture de l'altitude de croisière jusqu'à 10000 ft;

(iii) l'attente;

(iv) les capacités d'altitude (comprenant les performances nettes); et

(v) l'approche interrompue;

b) des données détaillées relatives aux performances tous moteurs en fonctionnement, y compris le débit de carburant, dans des conditions atmosphériques normales et anormales et en fonction de la vitesse du vent et des paramètres moteur, le cas échéant, comprenant:

(i) la croisière (couverture d'altitude jusqu'à 10000 ft); et

(ii) l'attente;

c) des données détaillées sur toute autre circonstance intéressant les opérations ETOPS pouvant donner lieu à une détérioration importante des performances, comme l'accumulation de givre sur les surfaces non protégées de l'avion, le déploiement de la turbine à air dynamique, le déploiement de l'inverseur de poussée, etc.

Les altitudes, les vitesses, les paramètres de poussées et le début de carburant utilisés pour établir la zone d'exploitation ETOPS pour chaque combinaison cellule-moteur sont utilisés pour indiquer les marges de franchissement du relief et des obstacles correspondantes conformément à la présente réglementation.

6. MASSE ET CENTRAGE

(RACI 3006 sous-partie J)

6.1 Consignes et données de calcul de la masse et du centrage y compris :

a) système de calcul (par exemple système d'index) ;
b) informations et consignes d'établissement des documents de masse et centrage, y compris ceux de type manuel et informatique ;
c) limites de masses et centrage pour les types ou variantes d'avions ou les différents appareils d'un même type ou variante utilisés par l'exploitant ;
d) masse à vide en ordre d'exploitation et centrage ou index correspondant. Des aspects généraux déjà présents en A.8.1.8 peuvent ne pas être repris dans cette section (rappels sur la terminologie, les méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage (manuels ou informatisés), la politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires, etc.).

Les éléments suivants, spécifiques au type, doivent être décrits (et cohérents avec le « Weight and Balance Manual » ou autre document équivalent) :

- le plan d'aménagement des différentes configurations cabine (pax, cargo, mixte) que la compagnie s'autorise d'exploiter.
- les masses/index des aéronefs et des différentes versions, en veillant à bien préciser ce qui est pris en compte dans les masses affichées, et en indiquant les corrections usuelles.

    - les limites opérationnelles associées aux variantes/versions utilisées :
    - limitations Take Off Weight (et en particulier quand des limitations spéciales sont imposées)
    - limitations de centrage (limites certifiées et limites opérationnelles pour tenir compte des diverses variations en vol)
    - limitations de chargement (limites liées à l'utilisation de soute, penderie, et tout compartiment pertinent.)

7. CONSIGNES DE CHARGEMENT

(RACI 3006.D.085 au RACI 3006.D.110, RACI 3006.D.165, RACI 3006 sous-partie J)

Procédures et dispositions pour le chargement et l'arrimage du chargement à bord de l'avion.

Les aspects qui présentent un caractère suffisamment général peuvent figurer en section A.8. (Règles de l'art en particulier). Peuvent rentrer dans cette catégorie les instructions relatives aux plans de chargement (Définition, responsabilités, rédaction, vérifications, confirmation de chargement réel, dispatch et archivage des différents exemplaires)

En lien avec la partie A.8.2.2, décrire les consignes de transport des bagages et du fret spécifiques au type d'avion (bagages cabine, articles soumis à conditions et articles interdits) et les consignes de chargement et déchargement (pas de vrac ou d'objet pouvant transpercer le filet éventuel…), portes (accès pax, soutes, service), chargement/déchargement de soute, arrimage (filets, sangles, mats/points de fixation, soutes, vrac…)

Dans cette section (et sous réserve de l'application des alinéas précédents) doivent figurer les caractéristiques, méthodes d'utilisation, et limites associées aux :

- cabine passagers
- soutes bagages/cargo
  - caractéristiques (préciser type, ventilation, pressurisation, accès, systèmes de détection et extinction incendies.)
  - dimension / emplacement
  - capacité
- galleys/rangements
- filets/arrimage (protection porte cargo, filets de cloisonnement, arrimage)
- consignes de chargement concernant la cabine passagers, bagages et cargo, transports spéciaux, transports d'animaux vivants en soute.

8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE RACI 3006.B.030

La liste des déviations tolérées par rapport à la configuration type (CDL), lorsque fournie par le constructeur, prenant en compte les types et variantes de l'avion en exploitation, y compris les procédures à suivre lorsqu'un avion est mis en ligne conformément aux termes de la liste de déviations tolérées.

La rédaction d'une CDL par l'exploitant répond à la même logique que celle d'une LME (MEL en anglais) établie à partir d'une liste minimale d'équipements de référence LMER (MMEL en anglais) elle même élaborée par le constructeur ou par un organisme habilité.

Par analogie, la CDL de l'exploitant doit être au moins aussi restrictive que celle du constructeur. L'absence de publication par le constructeur d'une CDL équivaut à une déclaration de sa part qu'il n'envisage aucune déviation de configuration par rapport à la configuration type c'est-à-dire au C.D.N et implique également un NOGO si un élément structural est manquant.

De même lorsqu'une CDL est publiée, tout élément structural constaté manquant et non spécifié dans cette liste entraîne un NOGO.

La présentation de la section B8 est identique à celle de la section B9, à l'exception des délais de remise en état.

Engagements à prendre au niveau de la rédaction du préambule ou de la lettre d'envoi :
Dans la lettre d'envoi du projet de CDL ou dans le préambule de cette CDL, le rédacteur devra s'engager :

- sur la conformité de la CDL à la CDL du constructeur
- sur la conformité de la CDL à toute CN
- sur l'adéquation entre la CDL et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements…)
- sur les types d'exploitation envisagés
- sur le mode d'amendement de la CDL. Un amendement doit être effectué :

    - en cas de CN, de SB ou de modifications,
    - en cas de révision de la CDL du constructeur, dans un délai de 90 jours,
    - en cas d'évolution de la réglementation (opérationnelle, ATC…).

- sur le mode de diffusion des amendements, afin de s'assurer que toutes les personnes concernées reçoivent les amendements (si le mode de diffusion n'est pas décrit dans une autre partie du manuel d'exploitation).

Rédaction du préambule :

Un sommaire peut être souhaitable pour faciliter l'accès au document et aider les pilotes à identifier une tolérance offerte par la CDL. Idéalement, ce sommaire liste les éléments structuraux selon la nomenclature ATA.

Il s'agit également dans le préambule de décrire aussi clairement que possible le mode d'emploi de la CDL. A ces fins, il s'agit d'indiquer notamment :

- la procédure choisie pour enregistrer les déviations et informer les équipages des déviations non soldées,
- que la décision d'accepter une déviation revient au Commandant de Bord.
- que le cumul de déviations n'est pas forcément prévu par la CDL et nécessite une analyse particulière.

9. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS (RACI 3006.B.030)

La liste minimale d'équipements (L.M.E.) prend en compte les types et variantes d'avion et les types et zones d'exploitation.

La LME doit comprendre les équipements de navigation et prendre en compte les performances de navigation requises sur la route et/ou la zone d'exploitation.

Documents nécessaires :

Afin de rédiger une LME, la connaissance de la Liste Minimale d'Equipements de Référence (L.M.E.R) approuvée ou acceptée, à jour de la dernière révision est indispensable.

Engagements à prendre au niveau de la rédaction du préambule ou de la lettre d'envoi :
Dans la lettre d'envoi du projet de LME ou dans le préambule de cette LME, le rédacteur devra s'engager :

- sur la conformité de la LME à la LMER.
- sur la conformité de la LME à toute CN
- sur l'adéquation entre la LME et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements…)
- sur les types d'exploitation envisagés :

    - préciser IFR et/ou VFR ; de jour et/ou de nuit,
    - préciser l'utilisation en conditions givrantes prévues ou connues,
    - préciser les exploitations particulières envisagées (B-RNAV, RVSM, MNPS, ETOPS…),
    - si la LME du manuel d'exploitation est utilisée pour des vols autres que de transport public, le préciser.

- sur le mode d'amendement de la LME. Un amendement doit être effectué :
    - en cas de CN, de SB ou de modifications,
    - en cas de révision de la LMER, dans un délai de 90 jours après la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER,
    - en cas d'évolution de la réglementation (opérationnelle, ATC…).
- sur le mode de diffusion des amendements, afin de s'assurer que toutes les personnes concernées reçoivent les amendements (si le mode de diffusion n'est pas décrit dans une autre partie du manuel d'exploitation).

Rédaction du préambule :

Le préambule doit inclure une terminologie. Doivent notamment être définis :

- la nature des documents de référence utilisés (origine de la LMER utilisée avec n°d'édition et de révision),
- la symbolique (O), (M), et (*) ;
- les délais de remise en état A, B, C et D ;
- les conditions dans lesquelles les délais B et C et D peuvent être doublés, le cas échéant, les termes qui sont utilisés par la suite.

Un sommaire peut être souhaitable pour faciliter l'accès au document et aider les pilotes à identifier une tolérance offerte par la LME. Idéalement, ce sommaire liste les systèmes et/ou équipements selon la nomenclature ATA.

Il s'agit également dans le préambule de décrire aussi clairement que possible le mode d'emploi de la LME. A ces fins, il s'agit d'indiquer notamment :

- quand il faut utiliser la LME. Elle est :

  - nécessairement appliquée en cas de panne détectée avant le moment où l'aéronef se déplace dans le but de regagner l'aire de décollage,
  - consultée en cas de panne détectée entre le moment où l'aéronef se déplace dans le but de gagner l'aire de décollage et le lâcher des freins au décollage,
  - consultative en vol.

- dans quelles conditions utiliser les tolérances offertes par la LME :
  - la possibilité de rectifier le défaut avant le vol devrait systématiquement être envisagée,
  - la décision d'accepter une tolérance revient au Commandant de Bord.

Le préambule de la LME devra indiquer comment interpréter les termes de la LME, et préciser en particulier :

- que certains éléments indispensables au vol ne sont évidemment jamais présents dans une LME (voilure, gouvernes, moteurs…) ; Que certains éléments n'intéressant pas la navigabilité n'entrent pas dans le cadre de la LME (éléments de confort passagers, galleys…) ; et comment évaluer si la panne d'un élément non listé dans la LME a ou non un impact sur la sécurité de l'exploitation.

- comment interpréter l'absence d'un système dans la LME : Si un sous-système est inopérant, et que ce dernier n'est pas détaillé dans la LME, alors tout le système doit être considéré inopérant. Si un système est inopérant, et que ce dernier n'est pas dans la LME, alors il n'y a pas de tolérance.
- que le cumul de tolérances techniques n'est pas forcément prévu par la LME et nécessite une analyse particulière, notamment en ce qui concerne les interférences possibles liées à la panne simultanée de deux systèmes, et en ce qui concerne la charge de travail du (des) pilote.
- dans quels cas une procédure de maintenance (M) n'est pas soumise à APRS. Il est recommandé que l'exploitant distingue en deux catégories les procédures (M) nécessitant une approbation pour remise en service (APRS) par du personnel d'un organisme entretien RC 145 des autres procédures (M).

Présentation des tolérances

Il est fortement recommandé de présenter les tolérances sur chaque équipement ou système en les ordonnant par chapitre, selon la norme ATA 100.

Les tolérances se présentent dans un tableau de 5 colonnes, comme présenté en annexe 2 :

Colonne 1 : numéro et description de chaque système (il est souhaitable qu'il y ait correspondance avec la numérotation de la LMER)
Colonne 2 : Délai de remise en état
Colonne 3 : Nombre installé
Colonne 4 : Nombre requis pour le départ
Colonne 5 : Remarques ou Exceptions : Cette colonne indique les conditions dans lesquelles le départ est possible.

Définition des tolérances :

1. Introduction :

En pratique, il s'agit de reprendre aussi fidèlement que possible la LMER, en ajoutant les restrictions nécessaires au type d'exploitation et au type d'avion.
2. Items sur lesquels une tolérance est possible, nombre minimal requis, conditions associées et délais de remise en état :
Ces colonnes sont renseignées sans dépasser les tolérances offertes dans la L.M.E.R. Toutefois :

- les procédures de maintenance (M) relevant du niveau de la visite pré vol pourront être transformées en procédures opérationnelles (O).
- Concernant les items requis par les sous-parties K et L du RACI 3006, la MEL Policy devra être respectée en fonction des types d'exploitation prévus.

- Pour les monomoteurs et pour les petits bimoteurs, si la MEL Policy est inapplicable compte tenu du niveau d'équipement de base de ces appareils, d'autres tolérances pourront être soumises à l'Administration de l'Aviation Civile compétente.
- Le délai de remise en état D (120 jours) peut concerner les équipements optionnels, ou bien les équipements surnuméraires par exemple en plus de ceux exigés par le RACI 3006 parties K et L (i.e. 3eme récepteur VHF).

Toute CN devra être prise en compte.

Adaptation aux différences au sein d'une même flotte :
Le texte de la tolérance, présenté dans une LMER (ou bien les restrictions imposées par le biais d'une CN), peut varier en fonction du n° de série des appareils, de l'application ou non de SB… Il peut également renvoyer au manuel de vol. Dans ce cas, la tolérance sera souvent différente d'un appareil à un autre, au sein d'un même type. Il est alors nécessaire d'adapter la LME à la flotte exploitée.

3. Nombre installé. Il doit être conforme au standard réellement présent sur les machines.

Le nombre installé peut varier au sein d'une même flotte en fonction des équipements optionnels choisis lors de l'achat d'un appareil, ou bien par application de modifications par SB, STC…
Dans ce cas, la LME devra distinguer les différents cas possibles pour chaque version du même avion. La symbolique ' – ' ne devrait être utilisée dans une LME que pour les éléments dont le nombre installé à bord est variable pour un même appareil (gilets de sauvetage…).

Description des procédures Opérationnelles et de Maintenance :

Les procédures Opérationnelles (O) peuvent être décrites en annexe à la LME ou bien, lorsque la place le permet, directement dans la colonne 5 du tableau des tolérances. En général il ne s'agit pas de recopier la LMER ou la MEL Policy mais de définir une procédure qui permette d'atteindre les objectifs de ces documents de référence.

Il n'est pas nécessaire de développer dans la LME une procédure (M) que l'équipage n'est pas habilité à exécuter. En effet, seul le personnel habilité à l'exécuter doit la connaître dans le détail. En revanche, l'équipage doit être informé des cas où l'ouverture d'une tolérance est conditionnée par la mise en œuvre d'une de ces procédures.

Parallèlement, le Responsable Désigné Entretien s'assure que les techniciens de maintenance disposent des qualifications et des procédures nécessaires à l'exécution des tâches d'entretien (ceci n'entre pas dans le cadre de la rédaction ou de l'approbation de la LME).

Acceptations/approbations fondamentales :
- RACI 3006.B.030 : approbation de la liste minimale d'équipements

Acceptations/approbations délivrées par l'ANAC :
- RACI 3006.B.030 : approbation ou acceptation de la liste minimale d'équipement de référence

Annexe 1 : Préambule type
(NOM DE L'EXPLOITANT)
LISTE MINIMUM D'EQUIPEMENTS
(MODELE ET TYPE D'APPAREIL)

PREAMBULE

1. Introduction

Cette Liste Minimale d'Equipements (LME) est basée sur la Liste Minimale d'Equipements de Référence (LMER) - édition xx révision xx du xxxxxxx approuvée par xxxxx.

Cette LME prend en compte les normes définies par la réglementation pertinente et notamment en Circulation Aérienne, le RACI 3006.

La LME ne doit en aucun cas être moins restrictive que la LMER.

Toute consigne de navigabilité ou exigence réglementaire impérative prévaut sur la LME. Ainsi, cette LME ne s'écartera pas des règlements applicables, consignes de navigabilité ou exigences supplémentaires.
Cette LME prend également en compte les équipements particuliers et optionnels des xxxx inscrit sur la liste de flotte de la société xxxx ainsi que les conditions d'exploitation de ces appareils à savoir :

- le VFR de jour ;
- le vol IFR ;
- la B-RNAV ;
- le RVSM.
- (liste non exhaustive)

Cette LME sera amendée :

- en cas de CN, de SB ou de modifications
- en cas de révision de la LMER, dans un délai de 90 jours suivant la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER,
- en cas d'évolution de la réglementation.

(Décrire le mode d'amendement)
L'exploitant transmettra les amendements à toutes les personnes concernées. (Décrire le mode de diffusion)

Cette LME est rédigée afin de permettre à l'exploitant d'utiliser l'avion avec certaines pièces, fonctions, certains systèmes et fonctions ou composants inopérants le temps pour l'exploitant de procéder à leur remise en état.

Cette remise en état doit intervenir dans les plus brefs délais.

Les conditions d'application ou limitations envisagées par la LME ne déchargent pas le Commandant de Bord de juger si l'état de l'appareil permet une exploitation sûre avec les systèmes et composants inopérants prévus par la LME.

La LME est applicable tant que le vol n'a pas débuté. En cas de panne pendant le roulage et avant le décollage, le Commandant de bord s'informera, avant de continuer le vol, des éléments correspondants de la LME.

Par l'approbation de la LME, l'Autorité permet la mise en exploitation de l'appareil **pour des vols de transport public ou d'entraînement** avec certains systèmes ou composants inopérants, pourvu qu'un niveau de sécurité acceptable peut être maintenu par des procédures opérationnelles, par des actions de maintenance, par le transfert de la fonction d'un composant inopérant vers un autre en état de fonctionnement, ou par la référence à d'autres instruments ou composants fournissant l'information requise.

Note : La mise en exploitation d'un appareil avec des éléments structuraux manquants doit faire référence à la Liste de Déviation de Configuration (CDL).

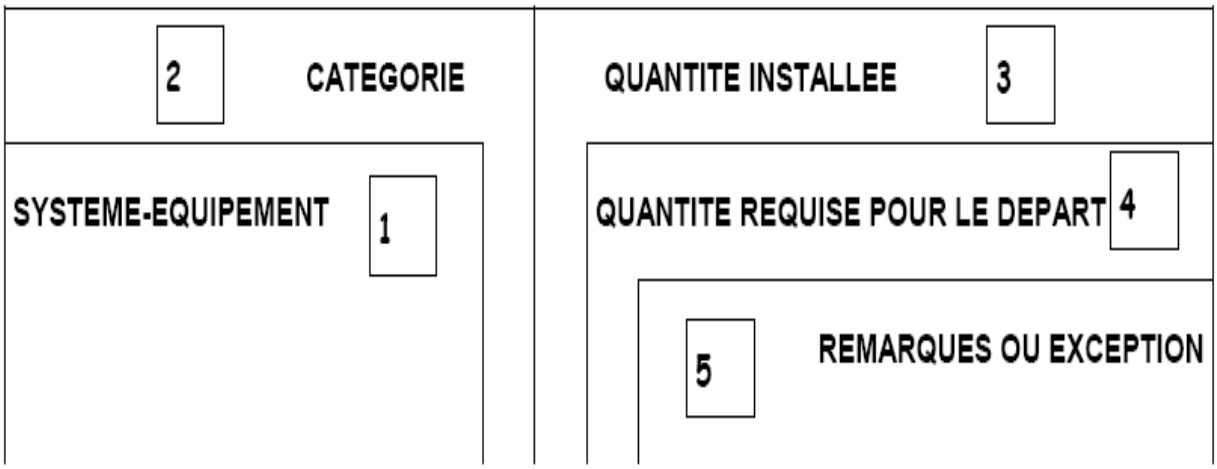
L'original de cette LME ainsi que les documents ayant servi à son élaboration se trouvent dans les locaux de la société.

2. Contenu de la LME

La LME ne concerne que les équipements requis par les règlements opérationnels ou les systèmes relevant de la navigabilité de l'appareil qui peuvent être inopérants pour la mise en exploitation de l'avion pourvu que les procédures et/ou les limitations appropriées soient appliquées.
Les composants et équipements nécessaires à la certification tels que les ailes, gouvernes, volets moteurs, ou train d'atterrissage ne sont pas concernés par la LME et doivent être en état de fonctionnement pour tout vol.
Il est important de noter que :

TOUS LES EQUIPEMENTS OU COMPOSANTS NECESSAIRES A LA NAVIGABILITE DE L'AERONEF OU REQUIS PAR LA REGLEMENTATION OPERATIONNELLE QUI NE SONT PAS CITES DANS CETTE LME **DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE EN ETAT DE FONCTIONNEMENT.**

Le système de classement des items est établi suivant la spécification ATA 100.



Colonne 1 : Circuits, équipements, pièces, systèmes ou fonctions.
Colonne 2 : Catégorie : Les éléments inopérants dont la réparation a été reportée doivent être réparés avant la fin du délai accordé et précisé par la lettre figurant dans cette colonne (catégorisation voir paragraphe 5).

Aucun dépassement de la durée de tolérance prévue par la LME ne peut se faire sans autorisation spécifique délivrée par l'autorité compétente selon la procédure décrite dans le MME.

Colonne 3 : Le nombre dans la colonne 3 indique la quantité d'éléments normalement installés sur l'avion. Un tiret dans cette colonne signifie qu'un nombre variable d'équipement peut être installé.

Colonne 4 : Donne le nombre d'équipements requis pour le départ sous tolérance, compte tenu des conditions d'application de la colonne 5. Un tiret dans cette colonne signifie qu'un nombre variable d'équipement peut être requis et précisé en colonne 5.
Colonne 5 : Remarques relatives à l'application de la tolérance.
Le signe (*) dans la colonne 5 indique que l'élément inopérant doit être signalé à l'équipage par une étiquette INOP mais ne dispense aucunement de la mention obligatoire de la tolérance technique utilisée sur le CRM.
Le signe (O) dans la colonne 5 indique à l'équipage qu'il existe une procédure opérationnelle décrite en colonne 5 ou renvoyant à un autre endroit du manuel d'exploitation.
Le signe (M) dans la colonne 5 indique à l'équipage qu'il existe une procédure de maintenance.
Celle-ci sera effectuée par du personnel d'un organisme agrée 145-CI et suivie d'une APRS.
Le signe (M') ou équivalent dans la colonne 5 indique à l'équipage qu'il existe une procédure de maintenance, qui ne nécessite pas l'apposition d'une APRS.

3. Critères pour la mise en exploitation de l'avion

La décision du Commandant de Bord de faire réparer, préalablement au vol, certains équipements pouvant être déclarés inopérants prévaut sur les conditions d'application de la LME.

Il peut également exiger un niveau d'équipement supérieur au minimum autorisé par la LME chaque fois qu'il estime que ces équipements sont essentiels à la sécurité d'un vol selon les circonstances particulières prévues pour ce vol.

La LME ne peut prendre en compte tous les cas de pannes multiples. C'est pourquoi, avant la mise en exploitation d'un avion avec plusieurs équipements inopérants prévus par la LME, il convient de s'assurer que la simultanéité des tolérances ne conduit pas à une dégradation du niveau de sécurité ou à une surcharge de travail inacceptable pour l'équipage.

C'est particulièrement dans les cas de pannes multiples et notamment lorsque des systèmes interdépendants sont concernés que le bon sens, basé sur l'évaluation des conditions d'exploitation du jour, incluant les conditions météorologiques, doit prévaloir.

4. Actions de maintenance

Tous les efforts doivent être entrepris par la maintenance pour corriger les défauts constatés dans les plus brefs délais et permettre la sortie d'atelier d'un appareil totalement opérationnel. Le Commandant de Bord doit être tenu informé le plus tôt possible par la maintenance de l'impossibilité de procéder à la correction d'un défaut avant le vol.

Chaque fois qu'un appareil sera libéré par la maintenance pour la mise en exploitation avec des équipements ou composant inopérants, les dispositions suivantes doivent être prises :

- Le CRM de l'appareil doit préciser clairement les éléments inopérants et conseils particuliers à l'équipage, ce dernier devant être informé, si nécessaire, des actions correctives déjà entreprises ;
- Lorsqu'ils sont accessibles en vol par l'équipage, les commandes et/ou indicateurs relatifs aux éléments inopérants **doivent porter une étiquette INOP clairement reconnaissable ;**
- Si son utilisation accidentelle peut s'avérer dangereuse, un tel équipement doit être physiquement désactivé par l'application de l'action de maintenance appropriée ;
- Les procédures opérationnelles et actions de maintenance appropriées sont contenues dans (identifier les sections et chapitres des manuels approuvés par l'Autorité compétente).

5. Délais de remise en état

Les systèmes ou composants inopérants dont la remise en état a été reportée conformément aux dispositions de la LME doivent être remis en état préalablement ou à la fin du délai précisé par la lettre figurant dans la colonne "catégorisation" de la LME.

Catégorie A

Pas de limites standard dans le délai spécifié, cependant les éléments concernés doivent être remis en état selon les conditions exposées dans la colonne "Remarques" de la LME.

Quand un délai est spécifié en jour, celui-ci débute à 00h01 le jour calendaire suivant celui de la découverte de la panne (le jour de la découverte est exclu).

Catégorie B :

Les équipements de cette catégorie doivent être réparés dans les 3 jours, exception faite du jour de la découverte de la panne.

Catégorie C :

Les équipements de cette catégorie doivent être réparés dans les 10 jours, exception faite du jour de la découverte de la panne.

Catégorie D :

Les équipements de cette catégorie doivent être réparés dans les 120 jours, exception faite du jour de la découverte de la panne.

NB : lorsque le délai des tolérances est prévu en heures, il faut préciser si celui-ci est en heure locale ou UTC.

6. Vol de convoyage

Un vol de convoyage peut être réalisé en dehors du champ d'application de la LME, après accord des services techniques de l'entreprise.

7. Définitions

Dans le cadre de cette LME, les définitions suivantes seront utilisées :

a) "Conditions Météorologiques de vol à vue" (VMC) signifient que les conditions atmosphériques sont de nature à permettre le vol en procédant suivant les règles de vol à vue. Ceci n'exclu pas les opérations selon les règles de vol aux instruments.
b) "Vol de jour" est un vol réalisé entre le point décollage et celui d'atterrissage entre le lever du soleil moins 30 minutes et le coucher du soleil plus 30 minutes.
c) " Tiret" (-) dans les colonnes "quantité installée" et "quantité requise pour le vol" signifie qu'un nombre variable d'équipements peut être installé.
d) "Conditions givrantes" signifient que l'environnement atmosphérique est tel que de la glace puisse se former sur l'avion ou dans les moteurs.
e) "Inopérant" associé à un élément, une fonction, un composant ou un système, signifie que cet élément, fonction, composant ou système et fonction n'accomplit pas les fonctions pour lesquelles il a été conçu ou que ses performances ne sont pas dans les limites de ses spécifications.

Certains systèmes ont été conçus pour être tolérants à la panne et sont monitorés par des calculateurs digitaux qui transmettent les messages de panne à un calculateur centralisé à des fins de maintenance. L'existence de ce type de message ne signifie pas obligatoirement que le système est inopérant.

f) "Matériaux combustibles" sont des matériaux susceptibles de s'enflammer et de brûler. (g) "Condamné ou désactivé" : l'élément spécifié doit être mis dans un état acceptable pour la sécurité du vol.

NOTE : Cette liste n'est pas exhaustive et les exploitants doivent inclure dans leur LME toute définition pertinente.

8. Système de message centralises (si approprié)

Cet appareil est équipé d'un système (tel que ECAM/EICAS) fournissant divers niveaux de messages d'information (Warning, Caution, Advisory, Status, Maintenance, etc..). Tout message affectant la mise en exploitation de l'appareil devrait normalement avoir un niveau "Status" ou supérieur. C'est pourquoi la situation des systèmes uniquement affectés par un message de niveau "Maintenance" ne sera pas prise en compte par la LME, puisque ceux-ci n'interdisent pas la libération de l'appareil. Quoi qu'il en soit, les messages de niveau "Maintenance" devront être enregistrés et leur correction, telle que prévue par le manuel d'entretien approuvé, être effectuée.

9. Procédure particulières pour les opérations hors LME (réservé)

NOTE : Ce modèle de préambule n'est qu'un exemple de ce qui est demandé et les exploitants peuvent, en accord avec l'Autorité, modifier le format et le contenu de leur LME conformément à leurs besoins et à leurs nécessités.

Annexe 2 : Présentation des tolérances :

1. Présentation sous forme de tableau :

Voici un tableau type de présentation des tolérances.

(1) numéro et dénomination du système	(2) Délai de réparation			
		(3) Nombre Installé		
			(4) Nombre Requis	
				(5) Remarques ou Exceptions
1. ITEM	A	1	0	Détail des Conditions permettant de tolérer la panne.

2. Ordonnancement des items :

Le classement par chapitres selon la norme ATA 100 est fortement recommandé.

10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS

(RACI 3006.D.110, RACI 3006.D.115, RACI 3006.D.155, RACI 3006.D.160, RACI 3006.D.165, RACI 3006.D.170, RACI 3006.D.175, RACI 3006.D.220; RACI 3006 partie K.)

10.1. Une liste des équipements de survie devant être embarqués pour chaque itinéraire suivi et les procédures de contrôle de la disponibilité de ces équipements avant le décollage. Les consignes concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de ces équipements de sécurité-sauvetage et les listes de vérification correspondantes doivent également être incluses.

Introduction :

Tout ou partie de cette section peut être traité dans un manuel spécifique (manuel PNC). Dans ce cas, l'exploitant doit y faire référence et considérer le manuel PNC comme faisant partie intégrante du manuel d'exploitation.
La partie B10.1 associée à la partie B11 a vocation à regrouper les mêmes informations qu'un manuel Sécurité Sauvetage dans sa partie spécifique à l'avion ; tandis que des extraits pertinents de la partie A (particulièrement A4, A8.3.10 à 16…) ont vocation à regrouper les mêmes informations qu'un manuel Sécurité Sauvetage dans sa partie générale.

Pour les avions sans PNC, ces parties ont vocation à couvrir l'ensemble de l'activité sécurité sauvetage à connaître et à réaliser par les pilotes.

1. Il s'agit de décrire l'emplacement de chaque équipement de sécurité-sauvetage en s'assurant que l'emplacement choisi pour chaque équipement garantit son accessibilité.
2. Il s'agit de décrire chaque équipement de sécurité-sauvetage installé ainsi que son utilisation. Notamment :

   - système d'interphone et d'annonces passagers.
   - éclairage normal et de secours cabine
   - sièges, ceintures, harnais…
   - notices individuelles de sécurité
   - issues (si non décrits ailleurs)
   - dispositifs d'évacuation d'urgence (toboggans…)
   - trousse de premier soins/d'urgence
   - extincteurs
   - oxygène, y compris masques PNT
   - hache et pieds de biche
   - mégaphones
   - gilets de sauvetage, canots, équipements de survie.
   - ELTs

- le mode de test d'équipements automatiques tels les extincteurs automatiques de toilettes ou les détecteurs de fumée peut également être décrit (le cas échéant).

Une bonne description de l'utilisation de ces appareils passe souvent par des schémas. Des rappels de réglementation sont le plus souvent inutiles car redondants avec la partie A (ou avec la partie générale du manuel Sécurité Sauvetage).

Des renvois particuliers à la partie A (ou à la partie générale du manuel Sécurité Sauvetage) peuvent être effectués pour des équipements communs à tous les appareils de la flotte. Des reports à la section B11 sont possibles pour les équipements utiles en cas d'urgence.

3. Il s'agit de fournir une check-list cabine (liste de vérification des équipements de sécurité sauvetage, composition PNC standard et, le cas échant, composition PNC réduite).

10.2. La procédure de détermination de la quantité d'oxygène requise et de la quantité effectivement disponible. Le profil de vol, le nombre d'occupants et une éventuelle dépressurisation doivent être pris en compte. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficulté.

1. Quantité d'oxygène requise :

Il s'agit de calculer la quantité minimale d'oxygène que doit pouvoir fournir le système principal de distribution d'oxygène de l'appareil en admettant que les systèmes portatifs fonctionnent.
En général, le système principal couvre la distribution de l'oxygène de subsistance et de l'oxygène de protection respiratoire des PNT. Il peut également couvrir l'oxygène de premier secours.

La quantité d'oxygène requise dépend en général du nombre de PN et de passagers à bord ; des profils de descente possibles et du système de distribution propre à l'appareil. Vu la diversité des systèmes de distribution (avec ou sans dilution…), le calcul doit systématiquement se baser sur des données du manuel de vol. Lorsque le manuel de vol présente des données FAR, il est nécessaire de les transformer pour obtenir la quantité requis par le JAR. Puis, afin de présenter une information lisible sans difficulté, il est conseillé d'employer des forfaits minimaux dans les cas simples, par exemple :

- avions limités au FL250, routes permettant un rétablissement au FL130
- avions limités au FL250, autres routes
- avions non limités au FL250, profil de descente type jusqu'au FL100 (absence délimitation obstacles ou carburant).
- avions non limités au FL250, autres profils de descente.

Les forfaits peuvent être présentés pour le nombre maximum de passagers et de membres d'équipage ou par tranche (0 à 30 pax ; 31 à 60 pax…).

2. Quantité disponible :

La quantité d'oxygène disponible doit être vérifiée :

- circuit d'oxygène fixe et bouteilles portatives : lire les manomètres de pression,
- générateurs chimiques : s'assurer de leur non percussion.

11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE

RACI 3006.D.110, RACI 3006.D.115, RACI 3006.D.150, RACI 3006.D.155, RACI 3006.D.160, RACI 3006.D.165, RACI 3006.D.170, RACI 3006.D.220, RACI 3006.K.180, RACI 3006.K.205, RACI 3006.K.210, RACI 3006.K.215

11.1 Consignes de préparation à une évacuation d'urgence y compris la coordination de l'équipage et l'affectation aux postes d'urgence

Tout ou partie de cette section peut être traité dans un manuel spécifique (manuel Sécurité Sauvetage). Dans ce cas, l'exploitant doit y faire référence et considérer le manuel Sécurité Sauvetage comme faisant partie intégrante du manuel d'exploitation.
Des reports à la section 10 (schémas et paragraphes) sont possibles pour les consignes de préparation à une évacuation d'urgence.

Des schémas sont souhaitables pour définir les postes d'urgence et les plans d'évacuation.

L'exploitant doit mettre en évidence les distinctions à faire entre une préparation d'une évacuation sur terre ou sur mer.

Prévoir le cas du traitement des passagers à mobilité réduite, enfants UM ou non, …..

Faire figurer les check-lists destinées aux PNC.

11.2 Procédures d'évacuation d'urgence – Description des tâches assignées à l'ensemble des membres de l'équipage pour l'évacuation rapide d'un avion et la prise en charge des passagers en cas d'atterrissage forcé, d'amerrissage ou tout autre cas d'urgence.

Faire figurer les procédures d'évacuation d'urgence

- avec préparation
- sans préparation
- avec préparation minimale

L'utilisation des moyens d'évacuation doit être décrite avec schémas à l'appui (issues, toboggans, glaces cockpit, cordes/sangles,…). Qui les actionne et sur quel ordre ? Prévoir le cas où l'issue est inutilisable.
Bien préciser la répartition des tâches au sein des PNC et entre PNT et PNC (phases de préparation éventuelle et de déclenchement). Une phraséologie précise doit être décrite.

Décrire éventuellement les spécificités de certaines procédures d'évacuation suite à :

- Accélération / arrêt
- feu/fumée à bord
- Problème technique divers
- Alerte à la bombe
- Détournement

Décrire les particularités de l'amerrissage.

Faire figurer les check listes destinées aux PNC.

12 SYSTEMES AVION

RACI 3006.D.K.010 à RACI 3006.D.K.020, RACI 3006.D.K.030 à RACI 3006.D.K.110, RACI 3006.D.K.125, RACI 3006.D.K.140 à RACI 3006.D.K.150, RACI 3006.D.K.195, RACI 3006.D.L.010 à RACI 3006.D.L.040, RACI 3006.D.E.015

Description des systèmes avion, commandes et indications associées et de leurs procédures d'utilisation (Appendice 1 au RACI 3006.P.010 et IEM RACI 3006.D.P.010).
Cette partie est une description des systèmes avions, des différentes composantes de ces systèmes, de leur fonctionnement en mode normal ou en cas de panne et des procédures permettant de les utiliser avec un descriptif des éléments visuels, des indicateurs permettant l'utilisation et le contrôle de ces systèmes.

Il est souhaitable que les exploitants classent les systèmes selon la numérotation ATA.

Cette partie est basée sur la documentation fournie par les constructeurs et/ou les équipementiers, adaptée par l'exploitant en tenant compte des particularités éventuelles de chacun des avions, même si parfois la documentation constructeur peut être reprise telle quelle.
Le cas échéant il est acceptable de renvoyer à la documentation constructeur qui doit se trouver à bord de l'avion.

Acceptation/approbations particulières :

Appendice RACI 3006.D.E.030.

Note 2 : autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps RACI 3006.D.K.055: approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5,7 t et de configuration maximale approuvée en siège passagers supérieure à 9.

PARTIE C : CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES

CHAPITRE IV : PARTIE C - CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES

La partie C rassemble les informations qui sont spécifiques aux aérodromes et aux routes utilisés. Les consignes d'exploitation générales doivent, elles, figurer en partie A. Il convient que l'exploitant s'engage à s'assurer qu'il détient bien la documentation à jour correspondant à sa zone d'exploitation.

La partie C doit contenir les informations suivantes, ou décrire le(s) document(s) contenant ces informations :

1. Pour chaque aérodrome devant être utilisé de manière répétitive:

a) fiches de terrain décrivant :

- les minimums opérationnels pour les aérodromes de départ, de destination, de dégagement, et de déroutement ;
- les procédures d'arrivée, d'approche, d'approche interrompue et de départ y compris les procédures de réduction de bruit.

b) description des moyens de communication et aides à la navigation disponibles dans l'aérodrome ;
c) description des procédures à appliquer en cas de panne des moyens de communication lors des phases de départ, d'approche et d'arrivée (la procédure générale peut figurer en partie A, les procédures spécifiques à chaque terrain figurent en partie C);
d) services d'information aéronautiques et météorologiques disponibles dans l'aérodrome;
e) données sur la piste et l'infrastructure de l'aérodrome;

Pour les point (a), (b), (c), (d), et (e) la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent… est acceptable. Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

f) moyens d'assistance de l'aérodrome (pour l'entretien et le Handling);
g) limitations d'aérodrome (limitations de performances au décollage et à l'atterrissage) ;
h) procédures opérationnelles particulières (telles que procédures de dégivrage…);

2. Pour tout aérodrome devant être utilisé :

i) catégorisation des aérodromes pour la qualification de l'équipage de conduite identification des aérodromes catégorisés en C ou en B pour la qualification de l'équipage de conduite utilisés à priori.

Le manuel d'exploitation ne pouvant pas être amendé facilement en fonction de tout changement de réseau, il est acceptable que cette liste figurant au manuel d'exploitation ne soit pas exhaustive. Cependant, l'exploitant doit indiquer comment il met à jour une liste spécifique décrivant l'ensemble des aérodromes utilisés et la catégorisation de ces aérodromes. Il doit indiquer qui est responsable de la tenue à jour de cette liste, et les critères utilisés pour la catégorisation. La méthode de catégorisation peut figurer en partie C ou en partie A.

3. Pour les routes devant être utilisées de manière répétitive :

a) altitude ou niveau de vol minimum ;
b) moyens de communication et aides à la navigation ;
c) procédures de communication et de navigation en route ;
d) procédures en cas de panne des moyens de communication ;
e) moyens de recherche et de sauvetage lorsque la zone que l'avion doit survoler présente des particularités;
f) une description des cartes aéronautiques devant être à bord eu égard à la nature du vol et à la route à suivre;
g) disponibilité des services d'information aéronautiques et météorologiques ;
h) Toutes limitations liées à une particularité de la route ou de la zone survolée (ex : zones MNPS, RVSM, zone polaire, emport d'oxygène supplémentaire pour le survol d'un relief élevé, etc...), ou à une particularité d'exploitation (ex : aérodrome isolé, route ETOPS, etc...). Certains de ces éléments peuvent figurer en partie A.

Les informations demandées en (a) et (b) sont en général fournies par les routiers demandés en (f). Une partie de ces informations peut également figurer dans un document séparé du manuel d'exploitation lorsqu'elles correspondent à une zone spécifique telle qu'indiquée en (h).

Pour l'ensemble de ces points, la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent est acceptable (pour le point (h), complétée si nécessaire par des procédures décrites en partie A.8). Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

PARTIE D : FORMATION

Le contenu des différents chapitres de la partie D doit être traité par des responsables de l'exploitation. Les éléments qui concernent les équipages doivent être traités sous la supervision du responsable désigné formation.

1. Programmes de formation et de contrôle - généralités

Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

L'exploitant doit décrire d'une manière générale les différentes formations réalisées au sein de la compagnie.

Il est souhaitable de faire également figurer la terminologie des abréviations utilisées souvent propres à la compagnie.

Dans le cas ou des procédures ou consignes sont rédigées dans une autre langue que celle des personnels qui seront amenés à les appliquer, l'exploitant doit décrire la façon dont il s'assure que les personnels concernés comprennent bien ces consignes ou procédures

(Exemple : personnels d'exploitation non francophones dans une escale à l'étranger, utilisation de documents en anglais par les personnels navigants, etc…).

2. Les programmes de formation et de contrôle

Dans les paragraphes 2.1 à 2.4 ci-après, l'exploitant doit décrire pour chaque formation :

a) Politique

Il s'agit d'expliciter le but précis à atteindre par le stagiaire, notamment en termes de compétences ou de qualification à acquérir.

b) Public

Pour toute action, il convient de définir le public concerné (Personnel Navigant de Conduite, Personnel Navigant de Cabine, Agent Technique d'Exploitation…).

c) Conditions pour suivre le stage

Le**s** conditions à remplir pour suivre le Stage (pré-requis, niveau requis, absence de connaissances préalables nécessaires…)

d) Durée

Le programme doit préciser la durée de l'action, sa répartition dans le temps, ainsi que les dates de début et de fin.

Le déroulement de l'action peut être présenté sous la forme d'un calendrier ou d'un planning.

e) Les lieux et moyens didactiques

Supports pédagogiques et techniques, salles de formation, équipements divers, documentation, outils pédagogiques… utilisés, les sous-traitants éventuels (pour les simulateurs, le stage CRM, le stage sécurité - sauvetage…)

f) Les compétences techniques, professionnelles pratiques ou théoriques des formateurs en rapport avec le domaine de connaissances concerné et ayant la capacité à transmettre leurs connaissances.

- les instructeurs habilités à délivrer la formation
- les instructeurs/contrôleurs habilités à effectuer les contrôles associés à la formation.

Cette information pourra également être présentée dans un tableau récapitulatif indiquant quel type d'instructeur/contrôleur (TRI, TRE, CRI, CRE, SFI, GI, CDB agréé AEL/CEL, contrôleur agréé PNC, formateur sûreté, etc.…) est habilité à réaliser quel type de contrôle, entraînement, formation.

g) Soutien administratif

- L'organisme de formation doit tenir les dossiers détaillés sur les stagiaires afin de prouver que toutes les conditions en matière de formation ont été respectées.
- L'organisme de formation doit mettre en place un système permettant de consigner les qualifications et la formation du personnel instructeur et examinateur.

h) Le contenu du programme

Le contenu du programme de formation est souvent fonction des stages ou formations suivis antérieurement par chaque stagiaire. Lorsque c'est le cas, décrire les différents programmes associés à chaque type de stagiaire.

Exemples :

- stage de commandement pour un pilote ayant déjà été CDB dans une autre compagnie

- stage d'adaptation pour un pilote ayant déjà piloté sur le même type d'avion ou stage d'adaptation pour un pilote n'ayant jamais piloté sur ce type d'avion si un programme s'étale sur plusieurs années, donner la répartition des formations sur le nombre d'années concernées.

Les programmes détaillés des contrôles (scénarios, durée) ainsi que les formulaires associés. L'exploitant veillera à l'adéquation du programme de contrôle avec le temps imparti pour chaque contrôle. Pour les contrôles PNT en simulateur, il veillera également à leur faisabilité technique (logique des enchaînements…).

Note : L'exploitant d'une compagnie non-autorisée au transport de marchandises dangereuses doit décrire la formation aux marchandises dangereuses fournie à son personnel comme précisé au paragraphe RACI 3006.R.080. D'autre part, la description de la formation des navigants aux marchandises dangereuses ou à la sûreté peut figurer en 2.1 ou en 2.3.

2.1. Pour l'équipage de conduite

Pour l'équipage de conduite : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de conduite et de la réglementation relative aux minimums opérationnels (et chapitre E pour avions).

A. Formation initiale

Le contenu détaillé de la formation initiale en cohérence avec les objectifs et les exigences règlementaires.

B. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant RACI 3006.1.B.020

C. Formations liées aux autorisations spécifiques de l'exploitant :

En cas d'évolution du type d'exploitation de l'exploitant :

- ETOPS RACI 3006.D.065 et RACI 3006.1.D. 070
- B-RNAV et MNPS RACI 3006.D.060, RACI 3006.L.025 et RACI 3006.L.035
- RVSM RACI 3006.D.055
- Opération par faible visibilité-Formation et qualifications RACI 3006.E.025, Appendice 1 au RACI 3006.E.025
    - Formation initiales LVP
    - Formation additionnelles LVP

- GNSS, RNP

D. Stage d'adaptation et contrôle RACI 3006.N.015, IEM RACI 3006.N.015

- Expérience minimum
- Organisation et responsabilité
- Contenu du stage de formation :

    - formation et contrôle au sol (systèmes avion, procédures normales, anormales et d'urgence)
    - formation et contrôle de sécurité-sauvetage, (à effectuer avant le début de la formation sur avion)
    - formation à la gestion des ressources de l'équipage ;
    - formation sur avion ou simulateur de vol et contrôle hors ligne associé
    - adaptation en ligne sous supervision et contrôle en ligne sous supervision
    - formation / information à la qualité RACI 3006.B.035, IEM RACI 3006.B.035
    - formation initiale à la sûreté (cette formation peut être décrite en 2.3)
    - formation initiale aux marchandises dangereuses (cette formation peut être décrite en 2.3)

- Particularités du stage d'adaptation :

    - CDB ou OPL intégrant la compagnie déjà qualifiée sur le type, la QT à jour
    - CDB ou OPL de la compagnie changeant de type ayant plusieurs QT à jour

NB : Si l'exploitant détient certaines autorisations spécifiques pour le type avion considéré, les modules correspondants de formations prévues au point D doivent être intégrés dans le stage d'adaptation.

D'autre part, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur ACAS II et GPWS au cours des stages d'adaptation.

E. Formation aux différences et formation de familiarisation
RACI 3006.1.N.020

F. Désignation comme commandant de bord
RACI 3006.N.025 et Appendice 1 RACI 3006.N.005 Suppléance en vol de l'équipage de conduite

- Première accession à la fonction CDB sur avion multi pilote, stage d'accession à la fonction CDB
- Autres…

G. Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilote
RACI 3006.1.N.040 et Appendice 1 RACI 3006.N.040

H. Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes
RACI 3006.1.N.040 et Appendice 1 RACI 3006.N.005

I. Qualification à la compétence de route et d'aérodrome
RACI 3006.N.050

J. Entraînements et contrôles périodiques
RACI 3006.N.035

- Cours au sol (tous les ans). Ces cours concernent principalement :

  - 1/3 des systèmes avion et les révisions des différences entre 2 types ou variantes le cas échéant. Ils prennent en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré.
  - procédure de dégivrage et anti-givrage au sol RACI 3006.N.035, Appendice 1 du RACI 3006.N.035 (B), IEM RACI 3006.D.185(a)
  - incapacité du pilote
    IEM à l'appendice 1du RACI 3006.N.035
  - bilan des accidents, incidents et événements (périodicité 1 an)

- Entraînement sur avion/simulateur de vol (périodicité 1 an portant sur l'entraînement aux procédures de secours et d'urgence concernant les systèmes avion vus en cours sol et prenant en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré)
- Sécurité sauvetage, sûreté et marchandises dangereuses:

    - sécurité sauvetage
      Appendice 1 RACI 3006.N.035
    - Rafraîchissement des connaissances sûreté
      RACI 3006.N.035 et RACI 3006.S.010
    - Maintien des compétences marchandises dangereuses.
      RACI 3006.R.080 (c)
- CRM
- Le cas échéant, procédures radio téléphoniques en langue anglaise
- Contrôle de prorogation de QT ou qualification de classe
- Contrôle hors ligne
  RACI 3006.N.035
- Contrôle en ligne
- Contrôle de prorogation des aptitudes LVP
  RACI 3006.E.025 et Appendice RACI 3006.N.035
- Prorogation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome
  RACI 3006.N.050
- Prorogation de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes
  RACI 3006.N.040 et Appendice RACI 3006.N.040
- Prorogation de l'aptitude à la suppléance du CDB par un OPL de renfort
  RACI 3006.N.040 et Appendice RACI 3006.N.005

Note : il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur ACAS et EGPWS au cours des entraînements et contrôles périodiques

Approbations/acceptations fondamentale :

- **système qualité RACI 3006.B.035**
- **programme de stage d'adaptation de l'exploitant RACI 3006.N.015**
- **programme d'entrainement et de contrôle périodique des équipages de conduite RACI 3006.N.035**

Approbations/ acceptation opérationnelles :

- **MNPS / RVSM RACI 3006.D.055 et RACI 3006.D.060**
- **RNAV / RNP RACI 3006.D.060**
- **ETOPS RACI 3006.D.065 et RACI 3006.D.070**
- **CAT II / CAT III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima de décollage en dessous des minima spécifiés RACI 3006.E.015**
- **programme d'entrainement et e contrôle aux opérations par mauvaise visibilité RACI 3006.E.025**

Approbations / acceptations particulières :

- formation abrégé aux opérations par mauvaise visibilité
  RACI 3006.E.025
- formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR inferieur 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe
  RACI 3006.E.025
- programme d'entrainement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.
  RACI 3006.N.040

2.2. Pour l'équipage de cabine

Pour l'équipage de cabine : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de cabine

Note : Les programmes de formation d'équipage de cabine doivent comprendre une formation théorique et pratique couvrant les éléments suivants :

1. Instructions de base relatives aux différents rôles, fonctions et responsabilités des membres d'équipage de cabine ;
2. Introduction aux systèmes de bord et leurs limitations ;
3. Évacuation d'urgence de l'aéronef, équipement de sécurité et renseignements aux passagers ;
4. Attributions, coordination et communication bilatérale des membres d'équipage de cabine

A. Formation initiale

Le contenu détaillé de la formation initiale en cohérence avec les objectifs et les exigences règlementaires.

B. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant RACI 3006.B.020

C. Système qualité RACI 3006.B.035

D. Stage de spécialisation type avion

E. Sécurité – sauvetage, sûreté, type avion, secourisme

Un stage (formation périodique) par période de référence de 12 mois identique d'une année sur l'autre. La formation à la sûreté peut être décrite en 2.3

F. Programmes de formation Marchandises Dangereuses RACI 3006.R.080

- Formation initiale
- Maintien des compétences (intervalles de temps n'excédant pas 2 ans)

G. Actualisation des compétences

H. Programmes de formation (sûreté) RACI 3006.S.010

- Formation initiale
- Rafraîchissement des connaissances

Approbation / acceptation fondamentale :

- système qualité RACI 3006.B.035
- méthode d'entrainement des PNC

2.3. Pour tous les personnels d'exploitation

Pour tous les personnels d'exploitation, y compris les équipages :

a) Le contenu détaillé de la formation initiale.
tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses

b) et tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté

Les formations ci-dessous peuvent être décrites en 2.1 pour l'équipage de conduite ou en 2.2 pour les équipages de cabine.

A. Programmes de formation (sûreté) RACI 3006.S.010

- formation initiale
- rafraîchissement des connaissances

B. Programmes de formation (Marchandises Dangereuses) RACI 3006.R.080, IEM RACI 3006.R.080

- formation initiale
- maintien des compétences (intervalles de temps n'excédant pas 2 ans)

Approbation/acceptations fondamentales :
- **programmes de formation (sûreté) RACI 3006.S.010**

Approbation/acceptations opérationnelles :
- **programme de formation au transport aérien de marchandises dangereuses RACI 3006.R.080, IEM RACI 3006.R.080**

2.4. Pour les personnels d'exploitation autres que l'équipage

Pour les personnels d'exploitation autres que l'équipage (tels que Agent Techniques d'Exploitation, manutentionnaires, etc.) : tous les points pertinents de la réglementation relatifs à leurs tâches.

A. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant
RACI 3006.B.020

B. Système qualité
RACI 3006.B.035

C. Compétence du personnel d'exploitation RACI 3006.D.015

Le contenu détaillé de la formation du personnel suivant :

- services de piste ;
- services aux passagers ;
- traitement des bagages;
- services de cabine ;
- contrôle de la masse et du centrage ;
- matériel de servitude au sol ;
- services d'avitaillement.

D. Compétence de l'Agent Technique d'Exploitation (ATE)

Le programme de formation de l'ATE doit contenir au moins le détail des éléments suivants :

1. Droit et règlements aériens civils,
2. Familiarisation à l'aéronautique,
3. Utilisation du manuel d'exploitation,
4. Performances de l'aéronef,
5. Navigation, Préparation et suivi des vols,
6. Règles de l'air, communications et gestion du trafic aérien,
7. Météorologie, Contrôle de la masse et du centrage,
8. Utilisation de la LME/LEC,
9. Transport aérien des marchandises dangereuses,
10. Procédures de sûreté,
11. Plan d'intervention en cas d'urgence,
12. Observation en vols,
13. Programme de formation périodique

Important : se conformer à la Doc 7192-AN/857 Partie D-3 Page D3-5

E. **Givre et autres contaminants** - Procédures au sol RACI 3006.D.185 (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)

Approbation / acceptation fondamentale :

- **système qualité RACI 3006.B.035.**

3. Les documents et formulaires associés à chacun des stages.

4. Suivi et évaluation

Doivent également être précisés dans le programme les moyens permettant :

- de suivre l'exécution de l'action (responsabilité de l'organisme de formation ou de l'entreprise en cas de formation interne), à l'aide de documents tels que rapports ou mémoires, comptes-rendus, feuilles de présence émargées par les stagiaires…,
- d'évaluer les résultats (responsabilité de l'entreprise ou de l'organisme de formation), afin de déterminer si le stagiaire a acquis les connaissances attendues.

A l'issue de la formation : remise obligatoire d'une attestation

Une « attestation de fi n de formation » doit être remise au stagiaire par l'entreprise en cas de formation interne.

Elle mentionne les objectifs (exprimés de manière opérationnelle), la nature et la durée précise de l'action, ainsi que les résultats de l'évaluation des acquis de la formation si une telle évaluation est prévue par le programme de formation.

5. Procédures

5.1 Procédures pour la conduite des examens et tolérances de manœuvre

L'exploitant doit donner ici :

- Un rappel du principe des validités et de l'anticipation des contrôles
- Les exigences d'expérience récente RACI 3006.N.045, IEM RACI 3006.N.045
- L'architecture de l'année programme : descriptif d'une année type d'entraînements et contrôles périodiques d'un PNT.

5.2 Procédures à appliquer dans le cas ou le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis

L'exploitant doit décrire ses procédures pour la formation de rattrapage et l'examen ultérieur des membres d'équipage de conduite qui n'ont pas atteint ou maintenu les normes requises.

5.3 Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS de transport aérien public.

6. Modification de programme de formation

Décrire le processus pour obtenir l'approbation de l'autorité pour les modifications ultérieures au manuel de formation

7. Description des documents devant être archivés et des durées d'archivage du RACI 3006.N.065, IEM RACI 3006.N.065 ; RACI 3006.P.030 et Appendice RACI 3006.P.030

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Attestation de compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Formation et attestation de compétence pour des exploitations spécifiques lorsque exigées (ex. ETOPS, CAT.II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 4 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Licence Stage d'adaptation et contrôle associé	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	3 ans
Formation aux marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 5 - Relevés des autres personnels d'exploitation

Relevés des autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé.	2 derniers rapports de formation

-------FIN-----